

Vergaderjaar 2013–2014

33 546

EU-voorstel: Het vierde spoorpakket COM (2013) 25

Nr. 14

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 30 januari 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 27 november 2013 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2013 inzake de nationale impact assessment vierde EU-spoorpakket (Kamerstuk 33 546, nr. 12);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 1 maart 2013 inzake het fiche: vierde spoorpakket (Kamerstuk 33 546, nr. 3);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 juni 2013 inzake de voortgang van de behandeling van de vierdespoorpakketvoorstellen in Brussel en over de nationale impact-assessmentstudie (Kamerstuk 33 546, nr. 10);**
- **de brief van de Europese Commissie d.d. 15 augustus 2013 inzake de reactie op het gemotiveerd advies van de Tweede Kamer over de EU-voorstellen over verordening marktopening binnenlands passagiersvervoer per spoor (COM (2013) 28) en richtlijn gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte inzake marktopening passagiersvervoer en beheer infrastructuur (COM (2013) 29) (Kamerstuk 33 546, nr. 11);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 september 2013 inzake het uitvoeringsbesluit Europese Commissie d.d. 22 juli 2013 gericht aan Nederland ten aanzien van liberalisering internationaal personenvervoer per spoor OF: betreffende de niet toepassing van een aantal bepalingen uit het Besluit Liberaliseringsrichtlijn (Kamerstuk 32 376, nr. 40);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2013 inzake de QuickScan ACM personenvervoer per spoor 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 442);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 november 2013 met de reactie op de QuickScan Impactanalyse vierde Europese spoorwegpakket (Kamerstuk 33 546, nr. 13).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Miserus

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, Hoogland, De Rouwe, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 14.30 uur

De **voorzitter**: Goedemiddag en welkom aan de drie woordvoerders die op tijd aanwezig zijn. We hanteren een spreektijd van vijf minuten in eerste termijn en twee interrupties per persoon. Ik heet ook welkom de Staatssecretaris, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit debat via internet volgen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een punt van orde. Ik denk dat ik wat langer nodig heb. Kan de spreektijd naar zeven minuten? Dat moet toch kunnen in een algemeen overleg van drie uur?

De **voorzitter**: Dat hangt ervan af hoeveel woordvoerders nog zullen aanschuiven, maar laten we in het midden gaan zitten en een spreektijd van zes minuten hanteren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Labour-afgevaardigde Lilian Greenwood uit Engeland verzamelde de afgelopen maand 25.000 handtekeningen om ervoor te zorgen dat East Coast een publiek bedrijf blijft. Dat is in 2009 genationaliseerd toen National Express op een van de lijnen in Engeland failliet ging en heeft sindsdien alleen maar beter gepresteerd. Er is 600 miljoen in de staatskas gevloeid naar de belastingbetalers en de tevredenheid is gestegen naar 92%. Dat is een mooi voorbeeld van hoe de publieke dienstverlening kan werken. Wat de PvdA betreft is het om een publieke dienst.

Mevrouw **De Boer** (VVD): In de regio's hebben we ook te maken gehad met aanbesteding van spoorlijnen. De lijn Leeuwarden–Groningen is miljoenen goedkoper aanbesteed, de kwaliteit is omhooggegaan, er zijn betere treinen, meer treinen en meer passagiers. Ik weet dat er niet één waarheid is, maar dit voorbeeld moet je in ogenschouw nemen om goede conclusies te kunnen trekken over de aanbesteding op het spoor. Dat heeft op sommige plekken misschien niet gewerkt, maar hier heeft het heel goed gewerkt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp wat mevrouw De Boer bedoelt: een aantal vervoerders doet het goed op het regionale spoor in Nederland. Daar is inderdaad ook ruimte voor groei van het aantal treinen. De NS heeft die lijnen in de jaren negentig laten liggen, maar daar is nu weer leven in geblazen door toepassing van het visgraatmodel. Die ontwikkeling juich ik toe en heb ik in het verleden ook toegejuicht. Vandaag gaat het echter over het vierde EU-spoorpakket. Dat is een ideologisch, liberaal project. Een van de pijlers gaat over de uniformiteit van veiligheidsprocedures in Europa en de richtlijnen voor de infrabeheerders. Dat zijn prima zaken, maar het gaat over meer dan dat. Het is een project volgens het principe van «one size fits all». Dat zit niemand echt lekker. Wat ons betreft voldoet het niet aan de principes van subsidiariteit en proportionaliteit. Ik omschrijf het graag als een wat communistisch geloof: iedereen is gelijk en moet gelijk zijn. Dat betekent in dit geval voor Nederland achteruitgang. De Special Eurobarometer is een interessant onderzoek van de EU, gedaan door de unit «Research and

Speechwriting» van het Directorate-General (DG) for Communication. Nadat ik het had doorgenomen, vond ik dat deze unit zich beter kan gaan toeleggen op speechwriting dan op research, want de conclusies die getrokken worden, zijn op zijn zachtst gezegd apart. Volgens de Europese Commissie is 54% van de respondenten niet tevreden over het nationale en regionale vervoer op het spoor. Zij maakt echter een rekenfout. Volgens de enquête is 46% tevreden, is 36% ontevreden en heeft 18% niet geantwoord. Als je die laatste groep optelt bij de ontevredenen, kom je inderdaad aan 54%, maar dat is een vorm van statistiek bedrijven die ik op school niet geleerd heb. Daarnaast wordt de snelle conclusie getrokken dat meer concurrentie op het spoor een positieve invloed heeft. Inderdaad, gemiddeld binnen Europa hebben de respondenten van het onderzoek aangegeven dat het een goede ontwikkeling is. Nederland scoort op alle vragen het laagst qua verwachtingen. Ik heb hier het staatje. Wij scoren op elk item het laagst in onze wens om meer concurrentie. Daarbij gaat het om prijzen, comfort, service, frequentie, punctualiteit, stations en veiligheid. Kortom, de Nederlandse reiziger zit hier niet op te wachten. Men zit hierop te wachten in Tsjechië, Griekenland en Slowakije. Mijn voorstel is om het vooral daar te doen, want daar is het spoorwegsysteem in een erbarmelijke staat. In Nederland scoort het redelijk en dat zie je in de tevredenheidscijfers terug. De gemiddelde tevredenheid in Europa is matig, maar Nederland scoort hoog. Slecht scoren Bulgarije, Tsjechië, Griekenland, Italië en nog een aantal landen, waarmee we ons niet moeten willen meten op het spoor. Ik vind die Special Eurobarometer speciaal en heel apart. Dit voorstel van de EU voldoet niet aan de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap die laatste conclusie niet helemaal, maar laat maar. Het is mooi dat de heer Hoogland Europese rapporten aanhaalt om via een grote omweg iets duidelijk te maken, maar ik ben benieuwd of hij ook de Nederlandse vertaling van de rapporten van Europa kent, die stellen dat je met meer competitie 300 miljoen per jaar kunt besparen voor de reiziger. Waarom houdt de PvdA zo ideologisch vast aan niet-bewegen en één monopolie? Waarom zouden we die 3 miljard niet gebruiken voor meer spoor, efficiency en innovatie? De waarheid ligt natuurlijk in het midden en ik heb hier veel vragen bij, maar aan de andere kant vind ik de PvdA erg star en strak. Waarom neemt deze het ene rapport wel serieus en het andere niet?

De heer **Hoogland** (PvdA): Meestal is het verwijt dat we niet zo star en strak zijn en het is goed om het een keer andersom te horen. Het is ook mogelijk 1 miljard te verdienen in plaats van 300 miljoen, door de NS te ontmantelen, te stoppen met conducteurs op de treinen, de stations te verkopen en de dienstverlening uit te kleden. Dat kunnen we doen als het uitgangspunt is dat we geld moeten verdienen. Mijn uitgangspunt is dat het spoor een publieke dienstverlening is, die publiek gestuurd moet worden en vraagt om goede dienstverlening voor de reiziger. Langs die dimensie beoordeel ik alles wat hier voorligt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was waarom het ene Europese rapport door de PvdA bejubeld wordt en het andere weggeschoven. De verschillende rapporten, ook die in opdracht van de Staatssecretaris zijn gemaakt, geven aan dat er voor de reizigers heel veel te winnen valt: innovatie, betere treinen en minder overheidssubsidie, zodat je die voor meer spoor kunt gebruiken. Waarom houdt de heer Hoogland vast aan zijn ideologische standpunt en ontzegt hij daarmee de reizigers innovatie, lagere prijzen en meer ov?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil me niet laten meezuigen in de Frans-Duitse coalitie van marktverovering. Eén van de doelstellingen van die

bedrijven in Nederland die van Franse en Duitse origine zijn, is geld verdienen. Ik heb liever één nationaal spoorbedrijf, waarbij het verdiende geld terugvloeit naar de belastingbetaler en waarmee duurzame investeringen in het spoor gedaan kunnen worden. Dat is de achtergrond van mijn stelling.

Met de inzet van de regering om een blokkerende minderheid te creëren tegen die marktopening is de PvdA het eens en wij moedigen de regering aan om deze plannen van tafel te krijgen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De Europese Commissie stelt betreffende de interne markt voor om binnenlandse diensten voor personenvervoer per spoor te openen. De VVD kan zich hier goed in vinden. De Europese Commissie doet een voorstel om de interne markt van de EU te versterken en de opening van het spoor voor concurrentie draagt hieraan bij, zeker gezien de besparingen die dit kan opleveren en die ik in mijn interruptie al aangaf. Wij delen de inzet van de Staatssecretaris niet en vinden het tactisch handiger en verstandiger dat wij ons goed voorbereiden op de opening van de interne markt voor personenvervoer. Dat is op de korte, dan wel de lange termijn onontkoombaar. De VVD wil in dit algemeen overleg ingaan op een aantal punten die veranderd moeten worden om die liberalisering goed te laten verlopen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zijn duidelijke teksten van de VVD vanuit haar beginselen, maar waarom doet het kabinet-Rutte II dit dan niet? Het kabinet voelt niets voor competitie op het spoor, dus waarom roept hier een VVD'er dat het fout is en verkondigt premier Rutte in Europa dat hij geen competitie op het spoor wil en dat dit kabinet het vierde EU-spoorpakket zal dwarsbomen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Naar aanleiding van het vorige debat in deze Kamer heeft een meerderheid van de leden gezegd dat wat hun betreft concurrentie op het spoor niet hoeft. Een big bang kan niet en is niet wenselijk. Ik kom hier nog op terug. We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat de concessie voor tien jaar naar de NS gaat, maar dat we ons daarna willen voorbereiden op meer concurrentie op het spoor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voordat de Kamer zich had uitgesproken, had het kabinet-Rutte al een antihouding ten aanzien van meer competitie op het spoor. Ik wil graag antwoord op de vraag of de VVD hier een verhaal voor de Bühne houdt of dat zij niks te zeggen heeft in het kabinet. Dit kabinet, onder leiding van Mark Rutte en met een Minister van Infrastructuur en daaronder een Staatssecretaris, voert een agenda uit die alles tegenhoudt. De woorden van mevrouw De Boer staan haaks op het verhaal van het kabinet-Rutte II.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik zeg nogmaals – want de heer De Rouwe heeft kennelijk niet goed geluisterd – dat een meerderheid van de Kamer mijn mening deelt over het vierde EU-spoorpakket. Een meerderheid is tegen meer concurrentie op het spoor via het vierde spoorpakket. Ook heb ik gezegd dat we ons op de lange termijn willen voorbereiden op meer concurrentie op het spoor, maar dat moeten we niet in één keer doen met een big bang. We moeten zorgen voor een level playing field binnen Europa. Dat belangrijke element heb ik de vorige keer ook al genoemd. Je kunt dat niet in eentje doen. We moeten ons in de toekomst voorbereiden op meer concurrentie op het spoor, maar we willen dat via een geleidelijke weg doen. We zullen voor tien jaar de concessie aan de NS gunnen, maar daarbij zeker ook kijken naar meer concurrentie op het spoor in de regio's. Dat is een langgekoesterde wens van de VVD.

De heer **Bashir** (SP): Ik vraag me af of de VVD de gevolgen van die langgekoesterde wens bekeken heeft. Wat gebeurt er als je meer concurrentie op het spoor toestaat? Dan zal de NS automatisch markt-aandeel verliezen, met als gevolg minder waarde voor de NS. De belastingbetaler en de reiziger gaan dan flink betalen in de vorm van een waardeverlies van de NS. Is de VVD zich daarvan bewust?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hier toont zich het verschil in ideologie. Waar de SP krampachtig vasthoudt aan staatsinstituties, bekijkt de VVD vooral wat goed is voor de reiziger; die staat bij ons centraal. We hebben gezien dat in de regio's de dienstverlening aan de reiziger met sprongen vooruit is gegaan, vandaar dat we ons voorbereiden op een toekomst waarin meer concurrentie op en om het spoor mogelijk is. In één keer is niet goed en we moeten een level playing field creëren binnen Europa. Het zou niet goed zijn als Deutsche Bahn (DB) of een Frans staatsbedrijf hier komt concurreren op het spoor en wij dat daar niet mogen. We moeten ons goed voorbereiden en kijken naar de positieve elementen die je in Nederland ziet. Ik verwijs nogmaals naar de regio's: daar is goedkoper en kwalitatief beter vervoer voor de reiziger, meer treinen en er is minder belastinggeld voor nodig. We doen het niet in één keer, maar goed voorbereid.

De heer **Bashir** (SP): Ik maak er bezwaar tegen dat mevrouw De Boer factfree politics bedrijft. Het feit is dat de NS geld oplevert en dat er ook naar regionale vervoerders geld gaat; de regionale vervoerders zijn ook staatsbedrijven. Ze kan zeggen dat de SP krampachtig vasthoudt aan staatsinstituties, maar de VVD houdt blijkbaar vast aan de staatsinstituties van andere landen. Ik vroeg wat meer marktwerking op het spoor en de waardevermindering van de NS betekent voor de belastingbetaler en daarop is nog niet geantwoord. Heeft de VVD meegewogen dat dat mogelijk miljarden gaat kosten? Hoe gaat de VVD dat betalen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Naar onze mening levert het alleen maar dingen op. Als er meer concurrentie op en om het spoor komt, en ik verwijs naar de regio's, wordt het ov goedkoper en kwalitatief beter en zijn er meer en schonere treinen. Dat zijn de feiten. Ik wil niet dat andere landen hier zomaar op het spoor komen, terwijl wij daar niet naartoe kunnen. Ik heb een droom en die is dat de NS een van de vijf grootste spoorbedrijven van Europa wordt. Ik zie diezelfde NS in het buitenland concurreren op het spoor en dat heel goed doen. NS Abellio is een beetje de Arriva van Duitsland. Dat houdt de NS scherp; men moet concurreren met andere vervoersbedrijven in Nederland en dat komt de reiziger ten goede.

De VVD wil in dit algemeen overleg ingaan op een aantal punten die naar haar idee veranderd moeten worden om de liberalisering goed te laten verlopen. Er is onlangs een rapport verschenen van de gezamenlijke vervoerders FNM, waarin men anticipeert op het vierde spoorpakket. Ook zij vinden een big bang en de opening van het spoor in één keer niet verstandig. Dat moeten we stap voor stap doen, los van de snelheid waarmee de EU opereert. Ik kan me goed vinden in de aanbevelingen in dit rapport, zoals die dat de huidige twintig opdrachtgevers in het ov in Nederland inzicht dienen te krijgen in alle kosten en opbrengsten van het spoor en het ov. Zij dienen hierbij tevens te beschikken over de prestaties van hun vervoerders betreffende reizigersaantallen, reizigersopbrengsten, kosten van infrastructuur, baanvakinformatie en reizigerstevredenheid. Dat zijn essentiële gegevens waarover de opdrachtgevers in het ov moeten beschikken.

In het rapport van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) staan zeer belangrijke conclusies en aanbevelingen. Van sommige passages ben ik erg geschrokken. Ik moest al lezend constateren dat ook ik als Kamerlid

beschik over eenzijdige informatie, los van de vraag of de markt op het spoor verder moet worden opengebrouwen voor concurrentie. We hebben als Tweede Kamerleden de plicht om te zorgen voor non-discriminatoire en gelijke toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen op het spoor voor alle vervoerders in het belang van de reiziger. Nu een meerderheid in deze Kamer tegen verdergaande concurrentie op het spoor is, moeten we juist regelen dat er voor de toekomst een onderlinge verhouding tussen vervoerders ontstaat die gebaseerd is op gelijkwaardigheid en niet op afhankelijkheid. Bovendien moeten we als Tweede Kamerleden niet de schijn op ons laden dat we ons eigen staatsbedrijf in bescherming nemen en een special treatment geven. Het gaat immers om de reiziger en die is gebaat bij transparantie en goede dienstverlening. Het gaat ook om non-discriminatoire toegang tot spoormaterieel, tickets, reisinformatiesysteem en diensten op stations en tot de stations zelf. De regionale vervoerders ervaren knelpunten in de onderhandelingen met de NS over de verdeling van de reizigersopbrengsten, transparantie over de kosten die gemaakt zijn door Trans Link Systems (TLS), enz. Dat staat allemaal in het rapport. De VVD vindt dat eigendom, beheer en toegang tot de stations moet worden afgesplitst van de NS. De NS heeft ingevolge de Definitie Zeggenschap Infrastructuur (DZI) een exclusief recht gekregen tot maar liefst 2025. Hoe heeft dit kunnen gebeuren? Is de Kamer hiermee akkoord gegaan? De scheiding moet ook van de herschikkingsrichtlijn van de EU, die in een organisatorische en boekhoudkundige scheiding voorziet wanneer de aanbieder een machtspositie heeft op de markt waarvoor de voorziening wordt gebruikt. De Staatssecretaris vindt een netwerkverklaring voldoende. Hiermee maak je geen einde aan de afhankelijkheid van de andere vervoerders van de NS. Wij vinden de inzet van de Staatssecretaris op dit punt onvoldoende en vragen haar dit te heroverwegen. In ieder geval wil de VVD op korte termijn regelen dat ook andere vervoerders op gelijke wijze toegang hebben tot stations en de bijkomende diensten en voorzieningen. Op de lange termijn worden alle stations idealiter afgesplitst. De VVD heeft vanmorgen een technische briefing met de ACM voorgesteld tijdens een procedurevergadering over dit onderwerp.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben heel erg verbaasd over de inbreng van mevrouw De Boer en ik begrijp totaal niet voor welk probleem dit de oplossing zou zijn. Je kunt discussiëren over de vraag wie de stations moet uitbaten, maar ze zijn eigendom van de NS. Is de VVD opeens voor onteigening? Waarom wil de VVD de stations bij de NS weghalen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Onteigening kan alleen bij particulieren. Feit is dat de NS 80 stations in eigendom heeft. De VVD wil dat iedereen op dezelfde wijze toegang heeft tot de stations en de bijkomende diensten en voorzieningen. Daarmee creëer je een gelijkwaardige positie voor andere vervoerders, die niet op die gelijke manier toegang hebben tot de stations en de bijkomende diensten en voorzieningen. Ik heb het helemaal niet over onteigening, maar over een gelijke uitgangspositie voor al deze vervoerders. Hoe we dat moeten doen, daar worstel ik nog mee: je kunt het apart in een bv zetten of er dingen voor regelen. De NS is een staatsbedrijf, dus dat kunnen wij zelf regelen.

De heer **Bashir** (SP): De NS is op afstand gezet en is een aparte entiteit, waarvan de aandelen in eigendom zijn van de Staat. Zo heeft de VVD dat tegen de wens van de SP ingericht. Nu is de vraag hoe je de stations bij de NS gaat weghalen. Ik hoor een pleidooi van mevrouw De Boer voor het onteigenen van eigendommen van de NS. Ik vraag haar op welke manier de NS dan wordt gecompenseerd, met welk geld en hoeveel de VVD daarvoor beschikbaar heeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik snap de vraag van de SP eerlijk gezegd niet eens. Hij is niet op feiten gebaseerd. Ik zei dat de NS ingevolge de DZI een exclusief recht heeft gekregen tot maar liefst 2025. Dat hebben de andere vervoerders niet gekregen, maar ik wil dat dat op basis van gelijkwaardigheid geregeld wordt. Die andere vervoerders hebben ook een bepaald recht en moeten niet altijd bij de NS hoeven aankloppen. Ik vraag de Staatssecretaris om daar op korte termijn goed naar te kijken. Ik vind het een vreemd fenomeen dat de NS het exclusieve recht tot 2025 heeft gekregen. Hoe heeft dat kunnen gebeuren?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit voorjaar heeft D66 het voorstel gedaan om de infrastructuur en de dienstverleners op de stations in Nederland te scheiden. Ik hoor mevrouw De Boer zeggen dat we daarover moeten nadenken. Ik zie in de brief dat de Staatssecretaris voorbereidingen wil treffen om aanbesteding na 2015 mogelijk te maken. Zou mevrouw De Boer het interessant vinden om voor dit soort zaken de Staatssecretaris een brief te vragen met verschillende opties en de consequenties die dat zou hebben voor de financiële stromen, zodat we met elkaar dat gedachtvormingsproces kunnen opstarten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik begrijp dat D66 gaat voorstellen een brief te vragen waarin die opties worden omschreven. Een brief is altijd goed, maar ik heb zelf in de procedurevergadering voorgesteld om ook met de ACM in gesprek te gaan tijdens een technische briefing om te bekijken welke mogelijkheden er zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er ligt natuurlijk een en ander en het is goed om dat nader uit te diepen met de ACM. Dan is onze kennispositie in ieder geval goed op orde. Mede op basis daarvan kunnen we dan de details vaststellen voor de brief die wij de Staatssecretaris vragen. Laten we zorgen dat we in 2025 de opties open hebben. We kunnen de Staatssecretaris vragen om een aantal dingen in kaart te brengen die de ACM minder makkelijk in kaart kan brengen, zoals de financiële consequenties, de staatsdeelneming, de vermindering van de maatschappelijke waarde en hoe de stromen gaan lopen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat kan. We zullen eerst met de ACM in gesprek gaan en aan de hand daarvan vragen formuleren voor de Staatssecretaris. Bijkomende diensten en voorzieningen zouden afgescheiden moeten worden, maar de manier waarop dat gebeurt, moeten we nog bezien. Ze moeten ingevolge een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) verder worden benoemd. De Staatssecretaris blijft in haar brief wat vaag over die diensten en bijkomende voorzieningen en wil dit slechts bezien. Dat vinden wij te mager. Ook hier is wat ons betreft een netwerkverklaring niet voldoende.

Dan kom ik op TLS en de ov-chipkaart. Met het afschaffen van het papieren treinkaartje zullen de knelpunten rondom opbrengstverdeling door middel van meten in de trein en gedwongen winkeling bij NS-diensten, zoals kaartautomaten en agentschappen, na volledige invoering van de ov-chipkaart voor een groot deel zijn opgelost. Voor de opbrengsten die overblijven en niet aan een vervoerder zijn toe te wijzen, moet een onafhankelijke organisatie deze taak toegewezen krijgen. De vervoerders komen voor 1 januari aanstaande met een voorstel, aldus de Staatssecretaris. Daarin volgen wij haar. TLS dient toegang te verlenen aan andere vervoerders: of alle vervoerders erin of niet. Er moet wel een oplossing komen voor de 100 miljoen euro aan kosten die tot nu zijn gemaakt voor de ontwikkeling van de ov-chipkaart en volgens mij is hier een drempel. Wat is een redelijk bedrag om toe te treden? De Staatssecretaris zegt dat dat op een kostengeoriënteerde manier gebeurt. Dat zou die volledige 100 miljoen zijn. Krijgen de andere vervoerders een vooraf

vastgesteld bedrag gepresenteerd? We hebben tijdens het vorige algemeen overleg geconstateerd dat je de andere vervoerders niet verplicht kunt laten toetreden. Hoe gaan we dat doen?

De VVD vindt het belangrijk om de rol van de ACM bij het toezicht te bespreken. De rol van de ACM zal gaan veranderen door de herschikkingsrichtlijn. We gaan toe naar toezicht vooraf en dat is een goede zaak.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Mevrouw De Boer wees erop dat een Kamermeerderheid zich heeft uitgesproken tegen verdergaan met regionale vervoerders. Ik vraag de VVD-fractie of zij bereid is om, waar de NS niet in de weg wordt gezeten, het verzoek van de provincies om die regionale vervoerders toch een positie te geven op het spoor, te bekijken. Ik verwijs naar Limburg, waar een meerderheid in de Staten, inclusief de SP, unaniem de ambitie heeft uitgesproken voor een stoptrein tussen Weert en Roermond. De rijksoverheid is daar aan zet. Die stoptrein zit de NS niet in de weg. Ik vraag de VVD om een open oog te hebben voor de mogelijkheden van een stoptrein in de provincie Limburg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We hebben in het regeerakkoord afgesproken het hoofdrailnet weer voor tien jaar aan te besteden aan de NS. Daarbij kun je van mening verschillen over wat precies het hoofdrailnet is, maar als je de regionale lijntjes er afhaalt, blijft het hoofdrailnet over. Er is in verschillende rapporten al naar gekeken. Vorig jaar is door een meerderheid van deze Kamer een motie aangenomen om dat te beperken tot twee lijntjes in Limburg. Zo zijn de verhoudingen in deze Kamer. Mevrouw Dik kan de vraag beter stellen aan de collega's aan haar linkerzijde. Ik begrijp dat de lokale SP heeft ingestemd met meer concurrentie op het spoor. Dat is interessant. Misschien kan de heer Bashir gaan praten met zijn geestverwanten in de regio om op tafel te krijgen hoe je dat anders zou kunnen doen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer doet aan uitlokking en dat leidt tot een interruptie die ik liever niet had, want mevrouw Dik voerde het woord.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil uitleggen hoe het precies zit: het Rijk neemt zijn verantwoordelijkheid in de regio niet, vandaar dat onze fractie dat heeft gedaan.

De **voorzitter**: Dat is meer dan duidelijk.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De ChristenUnie zal zich samen met de VVD en andere partijen inzetten voor de reiziger en voor de regionale vervoerders, omdat die aantoonbaar goede prestaties leveren. We willen er opnieuw evenwichtig naar kijken. Ik doe mijn best voor de provincie Limburg. Wie weet welke openingen de SP nog gaat bieden!

De heer **De Rouwe** (CDA): De opening van de ChristenUnie is interessant, want die heeft voor de motie gestemd om alle aanbestedingen in de regio tegen te gaan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Nee, nee, nee.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan kunnen we zaken doen. Ik ga een poging wagen om die verschrikkelijke motie van de PvdA van tafel te krijgen. Wij hadden vorige week een mooie bijeenkomst met de FNM en de NS. De voorzitter van deze commissie nam daar een petitie in ontvangst en zijn stellingname vond ik prijzenswaardig. Hij zei dat het vaak over de ideologie gaat als het over het spoor gaat. Dan houdt alles zo'n beetje op. We moeten bij de feiten blijven. Zijn stellingname vond ik om meerdere redenen bijzonder, maar alleen al vanwege de politieke achtergrond van

de voorzitter. Ik zou hem willen prijzen, maar hij is op dit moment elders. Dit moet de insteek zijn bij alle debatten over de ordening van het spoor. Als je uitgaat van de ideologie heb je al snel de bekende discussie tussen links en rechts en slaat men elkaar om de oren met slechte en goede voorbeelden van een en ander. Het CDA kiest in deze orderingsvoorstellen duidelijk voor wat het beste is voor de reiziger en de belastingbetaler. Die moet je niet tegenover elkaar zetten; ze tellen allebei. Je moet daarom altijd bekijken wat er feitelijk gebeurt als je bepaalde veranderingen teweegbrengt.

In dit algemeen overleg zijn twee onderwerpen geagendeerd, die veel met elkaar te maken hebben. Ten eerste het ACM-rapport over de Nederlandse situatie, de marktwerking en de scheuring die daarin plaatsvindt. Daarover zei mevrouw De Boer terecht dat de Kamer vanmorgen heeft besloten om er een technische briefing over te houden met de ACM en daarin te bezien of er een debat komt. Daarom wil ik mijn opmerkingen daarover beperken.

Ik focus op het vierde EU-spoorpakket. Het valt mij op dat het kabinet geen keuze maakt en zich achter de dijk verschuilt. Ik beschuldig het kabinet ervan dat dat komt door dat Kamercommissievoorstel. Het kabinet, mevrouw Mansveld voorop, misschien mede ingefluisterd door de heer Hoogland – op zich alle complimenten daarvoor – kiest voor de ideologische benadering, waarbij men niks moet hebben van marktwerking en competitie. Daarmee slaat zij de hele Europese discussie dood. In alle reacties van het kabinet is alles erop gericht om vast te houden aan één monopolie in Nederland. Men wijst alles af te wat andere rapporten duidelijk aangeven: de marktscan, de scan van Europa en de scan die het kabinet nota bene zelf heeft aangevoerd, die aangeeft dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om via competitie betere resultaten te krijgen voor de reiziger. Het bedrag van 300 miljoen dat opgehaald kan worden met zogezegde marktwerking, wantrouw ik zeer. Ik ben er wel van overtuigd dat je door het instrument competitie tot betere resultaten, tot meer innovatie en competitie en tot lagere prijzen komt. Het is geen doel op zich, maar een middel. Die lagere prijzen of hogere opbrengst voor de overheid kun je inzetten voor meer openbaar vervoer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor mijn collega De Rouwe zeggen dat marktwerking de oplossing is voor de spoorproblemen. Bedoelt hij in theorie? Over de Fyra heb ik hem toch superkritisch uit de hoek horen komen. In theorie zou marktwerking volgens de heer De Rouwe de oplossing zijn, maar in Nederland – ik noem de Betuweroute, Fyra en hogesnelheidslijn (hsl) – hebben we met die marktwerking het ene na het andere grote financiële probleem op onze hals gehaald. Klopt dat?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb net betoogd dat marktwerking een middel is. Als mevrouw Van Tongeren vraagt of het een doel van het CDA is, kwam ze later binnen of is ze niet in staat om in redelijkheid te luisteren naar wat hier gezegd wordt. Dat geeft mij de ruimte om het nog een keer te zeggen. Marktwerking is een middel. Het is een instrument met als doel dat je inzake dit pakket kijkt naar de feiten. Wat levert iets op? Waar zitten risico's? Marktwerking kan iets opleveren en er zitten risico's in. Ik wil het over de inhoud hebben en niet over de ideologische strijd van links of rechts, want ik denk oprecht dat de waarheid in het midden ligt. Bij het besluit van Paars om de hsl aan te bieden, heeft men gekeken naar winstoptimalisatie. Dit heeft ertoe geleid dat de NS het coûte que coûte moest doen, tegen elke prijs. Er is een absurd hoge prijs geboden. Vervolgens ging het mis en houdt dit kabinet eraan vast dat juist die markt geen kans mag krijgen om met een eigen voorstel en eigen ideeën te komen. Mevrouw Van Tongeren heeft afgelopen maandag van het CDA gehoord: geef ook andere partijen een reële mogelijkheid, zodat wij als parlement kunnen vergelijken en zien wat er nog meer op de markt is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Hier zit een inconsequentie in, want behalve de Betuweroute, de Fyra en de hsl heb ik mijn collega van het CDA ook prominent horen zeggen dat ProRail en de NS weer samen moeten gaan. Als je voor marktwerking bent, waarom wil je op andere punten dan ingrijpen van overheidswege? Wordt het alleen toegepast indien dat het CDA goed uitkomt?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb mij tot op heden bewust niet uitgelaten over de NS en ProRail samen. Ik nodig mevrouw Van Tongeren van harte uit om aan te geven waar ik dat gezegd heb.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat staat in het verkiezingsprogramma van het CDA.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat staat inderdaad in het verkiezingsprogramma, maar dat is wat anders dan dat ik het uitgesproken zou hebben. Nogmaals, het is en blijft mijn pleidooi dat je altijd eerst moet kijken naar de feiten en naar wat het concreet oplevert. Daar hoeven we elkaar de maat niet in te nemen. Ik zie ten aanzien van het vierde spoorpakket verschillende rapportages voorbijkomen, die wijzen op de grote voordelen die deze stap kan opleveren. Het gaat het CDA om de reiziger en de belastingbetaler. Wij hebben inderdaad vragen over het, misschien uit ideologische overwegingen, *coûte que coûte* vasthouden aan een monopolie, omdat we in de rapporten lezen dat dat niet per se het grootste voordeel voor de reiziger hoeft op te leveren. Ik noemde die 300 miljoen die het per jaar kan opleveren als je competitie toestaat en de rapporten noemen innovatie. Er zijn ook heel veel risico's verbonden aan marktwerking. De heer Hoogland gaf niet voor niets een berucht voorbeeld uit het Verenigd Koninkrijk waarin het is fout gegaan. Ik vraag de Staatssecretaris waar de NS over tien of vijftien jaar moet staan. Maakt zij een halve keuze voor enerzijds marktwerking in het buitenland en *coûte que coûte* een monopolie in Nederland? Voor een staatsbedrijf met een monopolie dat niet kan speculeren op andere markten, zoals in Duitsland en het Verenigd Koninkrijk? Voor een sterk Europees bedrijf, dat in Nederland en in het buitenland de ruimte krijgt om de competitie aan te gaan? Ik hoor graag de visie van het kabinet, ook in het kader van het vierde spoorpakket. Mij bekruipt het gevoel dat het kabinet die keuze niet maakt en de NS laat bungelen. Dan kun je het de NS niet kwalijk nemen dat die inmiddels de omzet voor de helft uit het buitenland haalt, hoewel die hierop in het parlement kritiek krijgt. Maak een keuze, draai er niet omheen!

Over het vierde spoorpakket is een achterhoedegevecht gaande. Mevrouw Mansveld gaat dit gevecht in Europa aan door competitie en marktwerking tegen te houden. Daar heeft ze alle recht en reden toe, maar ik vraag me af of het verstandig is. Onze suggestie is om goed te kijken naar de risico's die kunnen optreden bij marktwerking. Laten we bekijken hoe we die kunnen verkleinen, met als doel in de toekomst competitie toe te staan. We kunnen beginnen in de regio's. Die verschrikkelijke motie, die alles in één keer heeft tegengehouden, is al genoemd. Door in de regio's de overheid en de NS ervaring te laten opdoen, kun je geleidelijk toegroeien naar een andere situatie. Ik roep het kabinet op om zich niet te verschuilen achter de dijken, maar net als destijds bij de luchtvaart, de binnenvaart en de vrachtwagens, als Nederland voorzichtig hierin mee te gaan en niet in de achterhoede te eindigen. Dan is straks de conclusie dat de NS geen enkele kans en mogelijkheid heeft, omdat men geen ervaring heeft opgedaan, en dat we heel veel geld hebben laten liggen door vast te houden aan een monopolie waarmee de reiziger niet bij voorbaat gediend is. Heb oog voor de risico's, maar ook voor de vele kansen die het vierde spoorpakket biedt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Europa wil de spoormarkten opengooien. Dat heeft risico's, zegt de NS, maar biedt ook kansen, zeggen de regionale vervoerders. Beide zijn waar, maar onvoldoende bekeken. De Staatssecretaris legt veel nadruk op de risico's, maar die in de transitiefase worden volgens de ChristenUnie onderschat, niet alleen wat betreft de gevolgen voor de reiziger, maar ook voor het Rijk als aandeelhouder van de NS. Gaat de Staatssecretaris de transitierisico's inbrengen in de onderhandelingen? Ik mis een analyse van de rol van het Rijk als concessieverlener nu en in de toekomst, los van de uiteindelijke inhoud van het spoorpakket. De Staatssecretaris leunt te veel op de NS en ProRail en dat gaat ten koste van de actieve aansturing van de concessie, terwijl hiermee in de regio veel winst wordt geboekt. De kansen voor de regio's en specifiek voor grensregio's als Limburg worden onderschat. Een integrale visie op het totale spoorwegnet, inclusief de regionale spoorlijnen, kan veel verbetering voor reizigers opleveren. Vaak lijken er tegengestelde belangen te zijn tussen snel-, langeafstands- en intercityverkeer, ontsluitende regionale Sprinterdiensten en hoogfrequent Randstadverkeer. De ChristenUnie vindt dat al deze belangen moeten worden verenigd. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is wat dat betreft eenzijdig. We moeten toe naar een Programma Hoogkwalitatief Spoorvervoer, snel naar de landsdelen, snel en frequent in de Randstad en goede ontsluiting van alle kernen langs het spoor. Ook de mogelijke synergie die kan worden bereikt door integratie met regionale busnetwerken wordt genegeerd in het impactassessment. De ChristenUnie vraagt de Staatssecretaris hier een verdiepingsslag te maken. De ChristenUnie kan door het onvoldoende uitwerken van de transitierisico's en de regionale kansen nog geen keuze maken voor of tegen het spoorwegpakket. Wel vindt mijn fractie dat Europa te weinig rekening houdt met de specifieke kenmerken van Nederland als klein, dichtbevolkt land. Het Nederlandse spoornetwerk kun je qua omvang vergelijken met de agglomeratie Parijs. Europa dwingt Parijs ook niet in netwerken op te splitsen en tegelijkertijd is een derde van Duitsland groter dan heel Nederland. De ChristenUnie steunt de inzet van de Staatssecretaris om een rigide splitsing in vier of meer netwerken tegen te houden. De ChristenUnie is niet tegen splitsing als dit voordelen oplevert voor de reiziger – het kan ook voordelen opleveren voor het Rijk als concessieverlener – maar Europa moet dat niet dwingend opleggen. Het is onwenselijk dat Nederland al in 2022 moet aanbesteden, terwijl de nieuwe concessie tot en met 2024 loopt. Wij steunen de Staatssecretaris op dit punt. Stel dat het lukt om uitstel te krijgen, hoe wil de Staatssecretaris een big bang dan voorkomen? Pas in 2019 beginnen met de voorbereiding van een eventuele aanbesteding lijkt me alleen daarom al laat. De ACM adviseert komend jaar in de nieuwe hoofd railnetconcessie randvoorwaarden te stellen om de machtspositie van de NS te beperken. De ACM wil meer bevoegdheden en vooraf kunnen toetsen of de NS zijn positie niet misbruikt. Kan de Staatssecretaris ingaan op bijvoorbeeld de reisinformatie waarvoor recent de tarieven voor de andere vervoerders met tientallen procenten zijn gestegen? Het lijkt me goed als de ACM hierop toezicht houdt om zwartepieten tussen de NS en de andere vervoerders te voorkomen. Als de markt opengaat, moet de NS in Duitsland dezelfde kansen hebben als Duitse vervoerders in Nederland. De huidige integratie met de spoorbeheerder in Duitsland is een probleem. Europa wil landen in zo'n geval de mogelijkheid geven om vervoerders met oneigenlijke voordelen te weigeren. De ChristenUnie vreest dat het zal leiden tot juridische procedures als Nederland deze bevoegdheid gebruikt. Kan dit aanbestedingsprocedures lamleggen? Niemand heeft mij tot nu duidelijk kunnen maken wat de risico's en problemen met samenloop zijn als meerdere vervoerders over hetzelfde traject rijden. Op sommige trajecten gebeurt dat al. Het enige wat elke reiziger wil, is een voorspelbare dienstregeling en geen wildwesttaferelen. ProRail kan daar bij de

capaciteitsverdeling voor zorgen. Er zijn goede afspraken nodig over de tarieven en dat kan via roaming. Natuurlijk zijn ook goede afspraken nodig over de logistiek bij vertragingen en ook dat is te regelen, want er zijn hierover inmiddels ook afspraken op trajecten waar alleen de NS rijdt. Wat is het probleem met samenloop? Volgens de ChristenUnie is dat er niet. Het echte probleem is de capaciteit op het spoor. Het spoor in Nederland is zo vol dat bij het minste of geringste de emmer overloopt. Op sommige plaatsen gebeurt dat vaak, zoals tussen Arnhem en Nijmegen. De problemen op dit traject bewijzen dat ProRail veel te veel naar de korte termijn kijkt. Er is meer ruimte nodig op het spoor. Invoering van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) kan zorgen voor meer flexibiliteit en capaciteit, maar de Staatssecretaris moet ook investeren in inhaalsporen. Anders zou het capaciteitsprobleem bij meer aanbestedingen weleens keihard op tafel kunnen komen. Maar misschien is dat weleens goed, want nu worden door interne NS-compromissen vaak concessies gedaan om de dienstregeling zo optimaal mogelijk te maken. Doordat knelpunten hierbij niet op tafel komen, is de reiziger de dupe.

De Staatssecretaris is in overleg om data over dit soort zaken beschikbaar te maken. Dat vind ik prima, maar ik vraag de Staatssecretaris hoe ver ze daarin wil gaan en welke data beschikbaar moeten komen. De ChristenUnie wil dat de Staatssecretaris de aanbeveling van de commissie-Kuiken om alle informatie over de prestaties van het spoor per lijn en per station openbaar te maken, onverkort en snel gaat uitvoeren. Is de Staatssecretaris bereid om alle informatie over de prestaties van het spoor, dus reistijden, vertragingen, treinuitval, aantallen reizigers etc., vrij te geven als open data via de loketten van het Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV) en dit niet alleen voor het spoor, maar voor het hele ov te regelen? De ChristenUnie vraagt op dit punt een duidelijke toezegging van de Staatssecretaris. Wat mij betreft doen we dit vanaf 1 januari met terugwerkende kracht en onder toezicht van de ACM. Hoe kunnen vervoerders komend jaar een goed bod uitbrengen voor de concessie Limburg, als ze niet weten hoeveel mensen er in de NS-trein zitten? Grensoverschrijdend spoorvervoer komt moeizaam van de grond, omdat het al snel als oneigenlijke concurrentie van de NS wordt gezien. De EU vindt de Nederlandse regels voor het tegengaan van oneigenlijke concurrentie te streng. Waarom gaat de Staatssecretaris hiertegen in beroep? Zij wil ondertussen wachten op nieuwe EU-regels, maar dat duurt nog een paar jaar. Hoe moet dat met de nieuwe hoofdrailnetconcessie, die we binnen een paar maanden zullen afronden? De Staatssecretaris zou in overleg kunnen gaan met de EU over minder strenge beschermregels en in de hoofdrailnetconcessie verbindingen benoemen die voor reizigers wenselijk zijn en die de NS moet gedogen als zij deze niet zelf wenst te rijden. De Staatssecretaris miskent dat dergelijke verbindingen vaak alleen rendabel zijn als treinen iets verder Nederland in kunnen rijden. Als de NS zo'n verbinding niet biedt, is de grens de barrière. Wat er ook gebeurt met het vierde spoorpakket, ik hoop dat de grensbarrières eindelijk geslecht zullen worden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De vraag die voorligt, is wie er gaat over het spoor in Nederland. Is dat de Nederlandse regering en het Nederlandse parlement of de Europese Commissie? Het vierde EU-spoorpakket zal, zoals het ernaar uitziet, zorgen voor een verplichte marktwerking op het spoor en voor verdere opdeling van het hoofdrailnet. Dat zijn twee zaken die volgens de SP in Nederland afgewogen moeten worden. Als wij in Nederland vinden dat er concurrentie op het spoor moet zijn of juist niet, of als wij vinden dat het spoor opgeknipt moet worden of juist niet, dan kunnen we dat wel zelf bepalen. Daarvoor hebben we geen bemoeienis van Europa of Brussel nodig. Nederlandse politici kennen het belang van de reizigers en kunnen best zelf een afweging maken; Europa

gaat dus niet over ons spoor. Het kabinet heeft met steun van de SP reeds een voorlopig negatief oordeel gegeven over deze Europese bemoeizucht. Hetzelfde hebben de Eerste en Tweede Kamer gedaan, maar toch blijkt het vierde spoorpakket nog niet van tafel te zijn. Zo zien we meteen hoe Europa met lokale democratie omgaat: in Brussel willen ze niet luisteren maar vooral dicteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik kan een heel eind meegaan in de redenering van de SP. Ik heb een vraag over het veiligheidsaspect. De eerste pijler zegt dat veiligheid beter Europees geregeld kan worden, omdat die treinen ook over de grenzen gaan. GroenLinks ondersteunt dat je dat Europees moet regelen. Hoe kijkt de SP daartegenaan?

De heer **Bashir** (SP): De SP is nooit tegen internationale samenwerking; waar we kunnen samenwerken, moeten we dat zeker doen. We zijn in het verleden een van de weinige partijen geweest die voor het invoeren van ERTMS was. Inmiddels hebben meer partijen in de Kamer die wens en is er budget voor vrijgemaakt. Zodra je ERTMS hebt, heb je op Europees niveau veiligheidsafspraken met elkaar gemaakt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan krijg je hetzelfde als met het voltage. Ik weet de exacte getallen niet, maar in Europa is er een ander voltage dan wij in Nederland hebben. De Betuweroute heeft dat hogere niveau al wel, maar elders moeten we overschakelen van hoog naar laag. Zou je dat niet verplichtend Europees moeten regelen, zodat het vervoer makkelijker wordt?

De heer **Bashir** (SP): Ik ken die knelpunten: als je de grens oversteekt, moet je van het ene naar het andere voltage overschakelen. Dat is ook op de Betuwelijn zo. Het gaat mij te snel om over dat aspect Europese afspraken te maken, want het kan technisch geregeld worden. Op de Betuwelijn kan men op een bepaald moment overschakelen naar een ander voltage. Het zou op de lange termijn wel handig zijn als we naar dezelfde techniek en hetzelfde systeem gaan, maar als je in één keer alle treinen ombouwt naar een ander voltage, gaat het heel veel geld kosten en dat willen we niet.

Heeft de Staatssecretaris meer inzicht in het standpunt van andere lidstaten ten aanzien van dit spoorpakket? Is ze al bezig met een actieve lobby om meer lidstaten tegen het vierde spoorpakket te krijgen? Hoe groot acht ze de kans dat er een blokkerende minderheid zal worden gevonden? In haar brief proef ik dat ze daar niet zo zeker van is. Heeft dit te maken met het feit dat Frankrijk en Duitsland hun hoofdtrainnet niet hoeven op te knippen en daarom alvast akkoord zijn gegaan met het vierde spoorpakket? Waarom hoeven Duitsland en Frankrijk hun spoor niet op te knippen en Nederland wel?

Ik heb naar het onderzoek van de Staatssecretaris gekeken en vraag haar of ze zelf vindt dat er voldoende rekening is gehouden met de negatieve gevolgen van het opknippen van het spoor. Die zie ik niet terug in het onderzoek. Het opknippen zal ervoor zorgen dat meer mensen moeten overstappen. De NS heeft hier jarenlang ervaring mee opgedaan en het blijkt dat een op de drie reizigers afhaakt als hij moet overstappen. Hoe zijn dit soort zaken meegenomen in het onderzoek van de Staatssecretaris?

De Staatssecretaris zegt zich te gaan inzetten voor een gelijk speelveld tussen private en publieke vervoerders. Wat is volgens haar een private vervoerder? In Nederland hebben we de NS, die 100% eigendom van de Staat is, maar ook Arriva en Veolia. Die zijn ook niet privaat, maar staatsbedrijven van andere landen.

De Staatssecretaris ziet na 2025 openbare aanbesteding van het spoor als een serieuze mogelijkheid. Ze laat dit echter afhangen van de prestaties

van de NS in de komende jaren. Kan ze dit nader specificeren? Deze opmerking staat niet alleen haaks op haar eigen inzet tegen het vierde spoorpakket, maar wij vinden het ook een beetje dom. De Staatssecretaris is zelf namelijk mede verantwoordelijk voor de NS. Als die slecht presteert, heeft ze zelf haar werk ook niet goed gedaan. Dan zou ik zeggen: zoek een andere baan in plaats van de NS en de belastingbetaler te straffen voor het feit dat er niet goed gepresteerd is. In dat kader wil ik ook wijzen op het rapport van de commissie-Kuiken, die onderzoek heeft gedaan naar de best presterende landen in de wereld. Wat blijkt? Nederland scoort daarin zeer hoog. De Staatssecretaris moet dat rapport nog eens lezen om zichzelf ervan te overtuigen dat de NS heel goed presteert, ook wat betreft de efficiency. Volgens de SP verzwakt de Staatssecretaris met dit soort uitspraken haar eigen positie in Europa en geeft ze hiermee de mogelijkheid tot onderhands gunnen voor een groot deel weg. De SP roept de Staatssecretaris dan ook op tot een actieve en meer doordachte opstelling.

Ik blijf mij erover verbazen dat in het verkiezingsprogramma van het CDA staat dat de NS en ProRail samengevoegd moeten worden en dat de splitsing tussen die twee bedrijven ongedaan moet worden gemaakt. Die wens heb ik tot nu toe nog nooit uit de mond van de heer De Rouwe zelf gehoord. Hij pleit juist voor meer concurrentie en meer marktwerking, tegen zijn eigen verkiezingsprogramma in. Ik vraag de Staatssecretaris om niet al te veel waarde te hechten aan de uitspraken van de heer De Rouwe, want er is geen touw aan vast te knopen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil de heer Bashir bedanken voor het feit dat hij alweer zijn laatste minuut volledig aan mij besteedt. Dat betekent dat ik ontzettend veel invloed heb op de SP.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Uit de liberalisering van de energiemarkt en de telecommarkt zijn interessante lessen te trekken. Zo zijn de kosten van bellen spectaculair gedaald en heeft innovatie een vlucht genomen. Maar we leren ook dat het lastig is om met nationale regelgeving bedrijven te reguleren die op verschillende thuismarkten actief zijn. D66 ziet voordelen in liberalisering, maar realiseert zich dat goede randvoorwaarden nodig zijn om van die voordelen te kunnen profiteren. Er moet een werkbare en eerlijke markt zijn; een gelijk speelveld waarin lidstaten bij de aanbesteding alle spelers gelijk behandelen, zonder voor elk land een lijst aan uitzonderingen, waarmee de facto de eigen speler wordt beschermd. Wij zien veel voordelen in liberalisering op de lange termijn, maar realiseren ons ook dat er nog heel grote stappen genomen moeten worden om die op korte termijn succesvol te kunnen realiseren. Daarom heb ik een aantal kritische vragen. Ik lees in de brief van de Staatssecretaris dat zij streeft naar een level playing field met geïntegreerde en niet-geïntegreerde vervoersondernemingen. Hoe ziet zij dat concreet voor zich; wat is het beeld waarnaar zij streeft? Hoe kunnen we in een dergelijke situatie dat level playing field waarborgen? De voorgestelde flexibiliteit bij de kavelindeling zou dat level playing field kunnen verstoren als elk land grote vrijheid krijgt om het zelf in te delen. De verschillende keuzes van de landen leiden dan tot optimalisatie van de positie van de eigen speler en niet tot een gelijkwaardige positie van alle nationale spelers. Hoe voorkomen we dat? Uit het impactassessment kun je opmaken dat er meer innovatie te verwachten is, maar uit de brief van de Staatssecretaris proef je toch een beetje dat zij vindt dat de NS al het mogelijke al doet en dat er eigenlijk niets meer te winnen is. Hoe is dat te rijmen?

De **voorzitter**: Er is een vraag van mevrouw Van Tongeren. Nu maak ik een heel grote fout, want zij had haar interrupties al gehad. Dat vergeef ik mezelf niet, maar u wel. Ga uw gang.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dank voor de coulance. Ik zal het zo kort mogelijk houden. We hebben een hele zwik rapporten en onderzoeken over ons uitgestort gekregen, onder andere van Nash & Smith uit 2013. Ik heb de samenvatting gelezen en daarin wordt geconcludeerd dat meer innovatie op het spoor niet helpt om meer reizigersmogelijkheden te krijgen, ook niet op een druk spoor. Heeft mevrouw Van Veldhoven de samenvattingen van die rapporten gelezen? Waarop baseert zij de conclusie dat innovatie helpt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zoals mevrouw Van Tongeren terecht zegt, hebben we een veelheid aan rapporten gelezen. Sommige heb ik helemaal gelezen en van andere alleen de samenvatting. Daarnaast hebben we ook nog de brief van de Staatssecretaris. Ik constateer een discrepantie. Vandaar dat ik de Staatssecretaris gevraagd heb hoe zij daartegenaan kijkt.

Over het algemene stukje heb ik als laatste vraag of de Staatssecretaris een beeld kan geven in welke fase van het proces we ons bevinden en hoe andere landen in dit dossier staan.

De technische onderdelen zijn al grotendeels besproken. Het pakket bestaat natuurlijk uit verschillende onderdelen en er zijn er een aantal die wat minder controversieel zijn, maar de spooropening is dat niet. Kan de Staatssecretaris een tijdslijn geven voor de behandeling van al die onderdelen en aangeven wat zij weet over de positie van andere landen? Dan kom ik op de transitie. Uit de brief van de Staatssecretaris blijkt dat veel van haar bezwaren zich niet zozeer op het eindplaatje maar op de transitiefase richten. Het afwijzen van liberalisering vanwege een moeilijke transitiefase is net zoiets als je auto niet naar de garage brengen voor onderhoud, omdat het zo lastig is zonder auto. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze de transitiekosten nader in kaart zal brengen, inclusief de terugverdientijd? Ik vraag haar om eventuele maatregelen om die transitiekosten te verlagen en de terugverdientijd te bekorten hierin mee te nemen. Met andere woorden: wat kunnen we optimaliseren in de transitiefase en hoe kunnen we daarin de risico's en nadelen beperken, waardoor de balans tussen voor- en nadelen positiever zal uitvallen? Een big bang wordt afgeschreven, zo lees ik in de stukken, maar faserings zou betekenen dat je voor ongeveer tien jaar een spoorboekje moet schrijven en dat heeft ook zijn nadelen. Wat kunnen we leren van het buitenland? Ziet de Staatssecretaris in dat licht ruimte voor extra experimenten met regionale vervoerders en overheden na de afgesproken evaluatie, waarna zo'n big bang geen big bang meer is, omdat je de leereffecten van tevoren hebt toegepast?

Het gaat allemaal om de impact op de reiziger. Die wil sneller, comfortabeler en liefst ook goedkoper kunnen reizen. Op die manier wil mijn fractie de positie van het spoor versterken. Waarom wordt ervan uitgegaan dat die kostenbesparing, 300 miljoen of een ander bedrag, vooral bij de overheid terecht zal komen, zoals ik in de stukken las? Profiteert de reiziger ook van lagere kosten, net als bij telecom? Daar heb je aan de ene kant de inkomsten van de veiling en aan de andere kant druk op de prijzen door de concurrentie, waardoor ook het aanbod voor de consument zelf aantrekkelijker is geworden. Datzelfde zie je bij energie. Waarop baseert de Staatssecretaris haar aanname dat bij grotere schaal de wettelijke regels van overgang van personen en materieel niet meer mogelijk zouden zijn? Zou dat het niet juist vergemakkelijken? Wat betekent het opsplitsen van het spoornetwerk voor de dienstverlening op niet-winstgevende delen? Er wordt van uitgegaan dat verkaveling leidt tot extra overstappen, maar dat wordt door de reiziger niet gewaardeerd. Is er ook een kavelindeling denkbaar, waarbij wordt gestuurd op zo min mogelijk overstappen; dat je de voordelen optimaliseert en de nadelen beperkt? Is de Staatssecretaris bereid om ook het regiomixscenario te laten onderzoeken?

Ten aanzien van het aantal reizigers vraag ik de Staatssecretaris hoe de conclusies op pag. 94 van de quickscan en op pag. 5 van de brief van de Staatssecretaris zich tot elkaar verhouden. Daarin zag ik een tegenstrijdigheid.

Ik ben blij met het ACM-rapport. Het geeft ons handvaten om te zorgen voor een eerlijke ov-markt. We zullen nog een gesprek met de ACM hebben en komen er nog uitgebreid op terug in een ander algemeen overleg, dus ik ga er nu niet lang op in. Op een aantal punten gaat de ACM verder dan de Staatssecretaris. In haar brief lees ik niets over de zaken waarmee zij niet aan de gang wil en de punten van het advies van de ACM die zij niet oppakt. Kan zij de Kamer nader informeren waarom niet? Kan zij ingaan op de toegang tot open data?

Een visie op de toekomst van de NS, inclusief een visie op de plaats van het vastgoed, geeft ons en de NS een beeld van de plek van de NS in de toekomstige ordeningsdiscussie. Dat zou ons helpen als basis voor deze discussie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het betoog van mevrouw Van Veldhoven is duidelijk. D66 heeft veel vragen en wil dat nog veel opties onderzocht worden. Ik vraag me nog steeds af waarom D66 deze kant op wil. Heeft mevrouw Van Veldhoven weleens een trein aan haar oor gehouden? Ze begon haar betoog namelijk met de telecommarkt: duizenden telefoontjes tegelijk kan, maar meerdere soorten treinen op een druk bereden spoor is ingewikkeld. Waarom maakte mevrouw Van Veldhoven die vergelijking en wat wil ze precies?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Heeft de heer Hoogland weleens een stekker in het stopcontact gestoken? Je hebt dan te maken met meerdere aanbieders en één infrastructuur en dat gaat prima. We kunnen veel leren van de ervaring die is opgedaan met het liberaliseren van andere netwerksectoren. Toevallig weet ik iets van de telecomsector, vandaar dat ik dat als voorbeeld genoemd heb. Wat D66 precies wil, is datgene doen wat we kunnen doen voor de reiziger. Daarom stellen we de reiziger centraal en niet de positie van de NS. Ik vind dat, als we denken dat het voordelen kan bieden voor de reiziger, we niet moeten vasthouden aan de huidige situatie, alleen maar om de bestaande situatie te beschermen, maar dat we eerlijk moeten kijken naar de voordelen en risico's. Als we de voordelen door grote risico's niet kunnen realiseren, moeten we goed nadenken of we dat wel moeten doen. Als we die voordelen wel kunnen realiseren, is mijn fractie bereid om daar serieus over na te denken, omdat we de reiziger het beste product willen bieden. Wij zeggen ja tegen liberalisering, mits we die voordelen voor de reiziger kunnen realiseren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Een ding weet je zeker over de toekomst en dat is dat je niet weet hoe die er uitziet. Een stekker in het stopcontact doen is hetzelfde als op het station komen. Dat lukt nog steeds als het spoor geliberaliseerd is, dus dat is een gekke vergelijking. De keuze voor stroom is er reëel ook niet. Het gaat erom of je met verschillende treinen een reële optie hebt die leidt tot een verbetering. Kan mevrouw Van Veldhoven kwantificeren welke verbeteringen ze wil zien en welke risico's ze uitgesloten wil hebben om te bepalen welke kant we op moeten? Dat vind ik nog heel vaag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Hoogland eindigt met een vraag die hij eigenlijk in zijn eerste zin beantwoordt, namelijk: het is heel moeilijk om precies te voorspellen hoe het zich zal ontwikkelen. Kijk naar de telecom. Er zijn allerlei hilarische beelden bekend van mensen die destijds zeiden dat ze de mobiele telefoon helemaal niet nodig hadden: ze hadden al een telefoon en een antwoordapparaat thuis. Nu kunnen wij ons een leven zonder mobiele telefoon, van welk merk dan ook, echter

niet meer voorstellen. De mobiele telefoon heeft ons heel veel gebracht. Als ik de vergelijking doortrek naar de energiemarkt, maakt het mij niet zoveel uit wie die energie op het net zet, als die er maar is als ik de stekker erin steek. Je kunt dus wel degelijk een vergelijking met het spoor maken. Het maakt niet uit of die trein blauw, geel of groen is, als die er maar is op het moment dat ik hem nodig heb en de faciliteiten heeft die ik graag wil: snel, vaak stoppen, 's nachts rijden etc. Dat zijn de kwaliteiten waardoor ik als reiziger graag gebruikmaak van de trein. Wie de machinist is, is voor mij als reiziger minder relevant. Ik vind dat we moeten kijken naar de voordelen die we potentieel kunnen bieden aan de reiziger en ernaar moeten streven moet die zo ruim mogelijk in te vullen.

Voorzitter: Paulus Jansen

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Elke partij heeft gezegd te redeneren vanuit de reiziger, maar de een bouwt dat anders op dan de ander. Voor GroenLinks is heel belangrijk dat het treinvervoer in potentie een enorm milieuvriendelijke wijze van vervoer is. Dat is de tweede reden voor GroenLinks om fan te zijn van de trein: zowel het goederen- als personenvervoer is milieuvriendelijk. Wij vinden dat we een abonnementsstelsel moeten hebben dat zo goed mogelijk werkt voor de reiziger. Ik heb een aangenomen motie van 21 maart 2013 over het reserveringssysteem en vraag de Staatssecretaris hoe het daarmee staat. Een van de vele belemmeringen op het spoor is welke abonnementen er zijn en waar je een kaartje kunt kopen, zeker als je de grens over wilt. Ik wil weten wat het effect van het vierde spoorpakket is op deze kaartstructuur. Ik denk zelf dat de chaos binnen Nederland groter wordt door nog meer aanbieders, nog meer tariefstructuren en nog meer abonnementsvormen. Ik hoor graag de mening van de Staatssecretaris.

Vanuit milieuoogpunt wil GroenLinks elektrificatie van alle spoorlijnen.

Heeft het vierde spoorpakket daar effect op?

Zoals ik in mijn interruptie al zei, ondersteunen wij geheel de eerste pijler om zo veel mogelijk harmonisatie te hebben voor veiligheid en technische maatregelen. Op een gegeven moment is daarvoor enige druk nodig. Ik denk niet, zoals de SP, dat dat alleen maar kan in goed overleg, maar ben ervoor dat er een stok aan de deur is om uiteindelijk op termijn toe te groeien naar hetzelfde systeem.

We hebben een ongelofelijke hoeveelheid rapporten en onderzoeken gekregen. Ik pik er een paar punten uit, waarover ik vragen aan de Staatssecretaris heb. In dat onderzoek van Nash & Smith uit 2013 wordt geconcludeerd dat het opengooien van de markt juist niet helpt bij het spoor om innovatie te bevorderen en dat het ook niet helpt op drukke trajecten bij bijsturing op het reisschema. Ik heb alle woordvoerders horen zeggen: hoe vaker men moet overstappen, hoe meer reizigers je kwijtraakt. Zitten er wachttijden tussen, dan raak je er nog meer kwijt.

Uit het rapport van RebelGroup komt naar voren dat er voordelen voor de markt kunnen zijn, mits – een heel vette mits – er voldoende ruimte is in infrastructuur en mogelijke operationele knelpunten voldoende kunnen worden weggenomen. In Italië is dat, volgens het voorbeeld dat we van de Staatssecretaris hebben gekregen, op een lange lijn heel goed mogelijk. Daar rijdt eens per halfuur een trein en als de concurrent er een kwartierdienst opzet, kan dat voordeel geven. GroenLinks denkt dat dat in Nederland op het drukke spoor geen voordeel biedt. Ik heb uit de algemene overleggen begrepen dat die infrastructuur al helemaal vol zit, dus dat dat voordeel van het opengooien hier niet is. Er is eenzelfde soort redenering over de vervoersgroei. Er wordt steeds gezegd dat marktliberalisatie een enorme mogelijkheid voor meer vervoer over het spoor geeft. Daarover wordt door de onderzoeker van TU Delft die deze mooie samenvatting van de rapporten gemaakt heeft, gezegd dat de beloofde vervoersgroei niet haalbaar is als trein en infra al helemaal vol zitten op

het moment dat mensen extra met die trein zouden willen reizen. Dat is vaak in de spits en dan passen er in de Randstad geen treinen meer bij en zitten ze al helemaal vol, dus marktliberalisatie zal niet helpen voor vervoersgroei. Tegenover de argumenten dat het alleen om de opbrengsten gaat en dat het goedkoper en efficiënter wordt om te reizen, concludeert onderzoeker Rebel dat het eigenlijk duurder wordt. Wellicht wordt het ook efficiënter omdat alle bedrijven steven naar hun eigen opbrengstmaximalisatie, maar voor de reiziger wordt reizen per spoor duurder. Dat kan niet de bedoeling zijn van marktliberalisatie. Rebel haalt Engeland aan als voorbeeld van welke kant we niet op moeten.

Ik ben blij dat de Staatssecretaris wel op veiligheid wil harmoniseren en dat ze probeert een blokkerende minderheid te krijgen voor dit spoorpakket. Ik vraag haar wat een aanbesteding in Nederland kost. In het Verenigd Koninkrijk kost een aanbesteding 50 miljoen, lees in de stukken. Het Fyra-debacle zal daar ver overheen gaan. Welk effect hebben die kosten op de eventueel positieve uitkomst van marktliberalisatie? Dan kom ik op het punt van afhakende reizigers. Het gaat hen er natuurlijk om om soepel van deur tot deur te komen. Hoe kun je er in een geliberaliseerde markt voor zorgen dat je één systeem hebt met één abonnement, waardoor men soepel kan reizen? Ziet de Staatssecretaris dat überhaupt voor zich? Voor GroenLinks is dat een reden om het op dit moment niet te doen.

Ik rond af met een vraag over het goederenvervoer. Het gedoe aan de grens bij de Betuweroute en het gebrek aan aansluiting laat bijvoorbeeld zien dat het niet eenvoudig is om een dekkend geheel aan treinverbindingen te krijgen. Heeft het vierde spoorpakket consequenties voor mogelijke routedwang op de Betuwelijn? Dat is de enige manier om goederenvervoerders te dwingen om veel meer gebruik te maken van die peperdure Betuweroute, die daar glanzend en bijna ongebruikt ligt, in plaats van over het personenspoor te gaan, wat heel veel overlast geeft voor omwonenden. Zegt het vierde spoorpakket daar iets over?

De vergadering wordt van 15.45 uur tot 16.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen het algemeen overleg en streef ernaar dat de eerste termijn van de Minister uiterlijk om 17.00 uur wordt afgerond, zodat we nog tijd hebben voor een korte tweede termijn. Ik vraag de Staatssecretaris om aan te geven hoe zij haar bijdrage gaat structureren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik start met het proces, daarna ga ik naar het vierde spoorpakket, vervolgens naar de ACM en als laatste de stations, of wellicht iets eerder als er vragen over worden gesteld. Ik ontvang ondertussen nog wat informatie, omdat het venijn in de staart zat; toen kwamen er heel veel vragen.

Het vierde spoorpakket houdt de gemoederen bezig. Ik zal eerst het proces toelichten. Het is goed dat we een impactanalyse in de breedte hebben laten doen en dat we een ACM-rapport hebben. We willen met z'n allen een level playing field. De vraag is of het kader marktwerking of juist geen marktwerking moet zijn. Mevrouw Van Veldhoven zette de reiziger al centraal. Ik vond het mooi dat de heer De Rouwe het evenwicht probeerde te zoeken en zei dat het een middel is en geen doel. Ik ben blij dat ik in de breedte bij de Kamer proef dat we de reiziger centraal moeten stellen en dat we moeten gaan bekijken welk middel ons bij het doel gaat brengen. Het gaat wat mij betreft om de doelen die we gezamenlijk gesteld hebben in de Lange Termijn Spooragenda.

Het proces geeft het kader aan waar we staan. De Europese Raad heeft inmiddels een akkoord bereikt over de twee voorstellen uit de technische pijler, zoals bij de Kamer bekend. Tijdens de Transportraad morgen wordt in het voortgangsverslag een derde voorstel uit de technische pijler geagendeerd. Besluitvorming hierover wordt in maart 2014 verwacht. Het

is belangrijk wat er gaat gebeuren met de marktopeningsvoorstellen. Dit is enigszins vertraagd. Het Europees Parlement zou daar gisteren over stemmen, maar heeft dat inmiddels uitgesteld tot in de loop van december vanwege de teksten van amendementen. Dat heeft dus ook vertraging opgelopen. Zoals het er nu naar uitziet, wordt het eerste informerende overleg tussen de lidstaten verwacht in juni 2014. Dit is geen bewuste vertraging, maar het is ook niet top of mind en er wordt niet fiks aan gewerkt. De reden is dat het, net als in andere landen, ingewikkeld is. Er is gevaagd hoe andere landen hierin staan. Ze accepteren overwegend het voorstel, maar hebben op- en aanmerkingen, aangezien ze allemaal op hun eigen manier ingericht zijn met een infrastructuurbeheerder en vervoerder. De meerderheid omarmt het, maar wel een komma, als in «ja, mits». De doelen uit de Lange Termijn Spooragenda vormen daarbij mijn leidraad. Het is een sector met meerdere spelers, waardoor decentralisatie, marktwerking en samenwerking tussen partijen niet vanzelfsprekend is. Juist om die doelen uit de spooragenda te kunnen realiseren en tot betere prestaties te komen, is die samenwerking van belang. Mevrouw Van Tongeren zei terecht dat er een hele stapel onderzoeken over ons uitgestrooid is. Naast de samenwerking in Europa en de stappen die gezet worden, zijn dit weer nieuwe stappen. Die invloeden komen op ons af. Het oordeel dat ik heb over de marktopening is nee, omdat ik het belangrijk vind dat we over het aanbesteden en opknippen van het hoofdrailnet de komende jaren eigen keuzes maken. Ik kom nog terug op de kavelverdeling. Er is gevraagd hoe we dat doen en hoe dat gaat uitpakken voor de reiziger: moet hij extra overstappen en wordt het ov daar wel aantrekkelijker van?

Mijn inzet kan niet los gezien worden van de ontwikkeling in Europa. Wij zijn geen voorstander van de marktopeningsvoorstellen uit het vierde spoorpakket, maar willen eigen keuzes kunnen maken. Deze Kamer heeft daar natuurlijk een rol in gespeeld, net zoals de Eerste Kamer. Die heeft eerder dit jaar een gele kaart getrokken ten aanzien van die marktopeningsvoorstellen uit het vierde spoorpakket. Het bleek overigens dat er in Europa niet voldoende gele kaarten uitgedeeld zijn door de lidstaten om de Europese Commissie te verplichten de voorstellen te heroverwegen. Mijn inzet is erop gericht om met gelijkgestemde lidstaten een blokkerende minderheid te creëren. Ik gaf al aan dat een groot aantal landen bereid is om ja te zeggen, maar daarna zijn punten in te brengen. Er bestaat een reële kans dat we dit niet bereiken en dat marktopening en aanbesteding na de volgende concessieperiode voor het vervoer op delen van het hoofdrailnet door Europese regels zal worden opgelegd. Ik vind het in dat geval belangrijk dat we ons actief opstellen in onderhandelingen, want daar hebben we belangen te verdedigen. Ik heb in de brief nadrukkelijk aangegeven wat daarin de vijf punten zijn.

De voorzitter: De heer De Rouwe heeft een vraag en ik stel twee interrupties per persoon in deze termijn voor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat de Staatssecretaris zich actief gaat opstellen, zal brede steun hebben. De vraag is welke opstelling en benadering ze kiest als ze het tweede achterhoedegevecht gaat verliezen. Het eerste achterhoedegevecht ligt achter ons: de gelekaartprocedure. Wat men daarvan vindt, laten we in het midden, want daar heeft iedereen zijn plasje al over gedaan. De volgende inzet is om een blokkerende minderheid te krijgen. Hoe groot acht de Staatssecretaris de kans dat die blokkerende minderheid er komt? Hoeveel lidstaten zijn daarvoor nodig en waar staat de teller op? Zou het Nederlandse belang niet beter gediend worden door te kijken naar die komma's? Omarm het pakket, maar met een komma; dat vond ik een goede uitspraak van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik noem het geen achterhoedegevecht. Ik vind dat je moet staan voor wat je wilt. Het antwoord is nee. Wij willen onze eigen keuzes maken, onze eigen opsplitsing etc. Dat is democratie. Als blijkt dat een meerderheid in Europa een andere weg gaat, vind ik dat je op dat moment aan tafel moet zitten. Ik vind het absoluut geen achterhoedegevecht als je eerst nee zegt en dan gaat kijken of je dat kunt verwezenlijken via een blokkerende minderheid. Als dat niet lukt, heb je geen achterhoedegevecht verloren, maar je inzet gepleegd. Je moet dan niet zo rigide zijn om niet aan tafel te gaan zitten. In die situatie zullen we ons weer maximaal moeten inzetten om te bekijken wat het uitgangspunt is geweest en hoe wij het maximale daarin kunnen bereiken. Ik heb in de brief vijf punten genoemd die voor ons van belang zijn als er onderhandelingen komen over de voorstellen over markttoegang en dat zal onze inzet zijn. Ik kom met die inzet eerst bij de Kamer, voordat ik naar de betreffende vergadering ga. Die werkwijze bevalt mij uitstekend, want tot op heden ben ik altijd met een goed verhaal bij de Europese Commissie aangekomen. Als je niet bereikt wat je wilt bereiken, is dat ontzettend jammer, maar ik noem het niet een achterhoedegevecht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Of het een achterhoedegevecht is, daar hebben we ieder onze eigen opvattingen over. Mijn andere vraag was hoeveel lidstaten de Staatssecretaris al achter zich heeft voor een blokkerende minderheid. Wat is de tussenstand? Verslapt de Nederlandse positie niet door steeds in de contramane te gaan? Dan moeten we straks in één keer met allemaal ideeën komen omdat er mogelijk toch een andere democratische uitkomst is, ook in Europa. Hoeveel landen zijn er nodig voor een blokkerende minderheid? Is daar al zicht op? Wat doet het met de onderhandelingspositie van Nederland over twee of drie jaar, als het waarschijnlijk toch gewoon verdergaat? Kan Nederland nog wel vooraan staan in de onderhandelingen als we eerst nee hebben gezegd? Hebben andere partijen dan niet een strategische voorsprong?

Staatssecretaris **Mansveld**: Een strategie bewijst zich altijd achteraf. Je kiest een strategie om je doelen te bereiken. Er zijn negentien landen nodig voor een blokkerende minderheid. Een aantal lidstaten is ronduit negatief ten opzichte van de marktopeningsvoorstellen en met deze vooral kleinere lidstaten zijn contacten. Een aantal grotere lidstaten, zoals Frankrijk, Duitsland en Polen kent een holdingstructuur, waarin de vervoerder en de infrastructuurbeheerder zijn geïntegreerd. Die lidstaten hebben daarom vooral een probleem met de pijler uit het vierde spoorpakket over die scheiding van de infrastructuurbeheerder en de vervoerder. Ik verwacht dat zij minder kritisch tegenover de marktopeningsvoorstellen staan. Het Verenigd Koninkrijk en Zweden hebben de binnenlandse spoormarkt al geliberaliseerd, dus daarvan is weinig oppositie te verwachten. Om die reden weet ik niet of we die blokkerende minderheid zullen halen, maar het is niet omdat het de verkeerde strategie is. Het moet duidelijk zijn dat we een aantal kenmerken hebben waardoor we nee zeggen. De structuur van ons spoorwegennet is totaal anders dan in Frankrijk of Duitsland, daarom kan er niet één saus over het komende voorstel heengaan. Daarom zijn er een aantal punten die we gaan inbrengen. Ik heb ze genoemd in de brief: het verlengen van de overgangstermijn, het behouden van de mogelijkheid van onderhandse gunning voor lidstaten en het creëren van flexibiliteit bij het bepalen van de optimale kavelomvang. Mevrouw Van Veldhoven vroeg terecht of er andere mogelijkheden zijn. Kun je overstappen voorkomen, kan het op totale lijnen, wellicht de regiovariant? Het is goed dat we deze dingen bespreken, maar hoe we verdergaan, zal de komende jaren geagendeerd moeten worden.

Dan kom ik te spreken over de sturing en de ordening. Ik ben de sturing op de Lange Termijn Spooragenda aan het uitwerken en heb de inzet op

hoofdlijnen. Ik kom ook op de vraag van de heer De Rouwe over de positie van de NS. Ik vind dat we moeten inzetten op een betere samenwerking tussen alle partijen op het spoor en dan bedoel ik ook alle partijen: landelijk, regionaal, goederenvervoerders, ProRail. We zetten daarvoor een aantal stappen en ik ben niet voornemens daar ook maar iets op in te leveren. Ik ga een landsdelenoverleg en ov-tafels instellen, omdat ik vind dat de problemen in de regio met NS, ProRail, regionale vervoerders en decentrale overheden bekeken moeten worden en concessie-overstijgende vragen aan de orde moeten komen. Ik wil eerlijke toegang tot diensten en voorzieningen voor alle vervoerders – ik kom straks terug op de stations – en ik wil een scherpere aansturing op de prestatieverbetering van de NS en ProRail via de concessies en het aandeelhouderchap. Ik verwacht van de NS en ProRail dat ze zich opstellen als organisaties met een belangrijke publieke functie en daar zal ik ze op aanspreken. De NS kan wat mij betreft meedingen naar andere concessies om zich voor te bereiden op een mogelijke EU-marktopening, maar deze activiteiten mogen echt niet ten koste gaan van de publieke taak in Nederland. ProRail krijgt meer dan nu de rol van operationeel regisseur van het spoor en zal vanuit die rol de samenwerking tussen de vervoerders moeten faciliteren. Samenvoeging met de NS is, zeker gezien de Europese voorstellen, niet aan de orde.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We zullen nog veel praten over sturing en ordening, maar het roept nu twee korte vragen op. Wat betreft scherpere aansturing van de NS en ProRail via de concessies horen we weleens dat in die concessies prikkels zitten die elkaar op bepaalde punten tegenwerken. Hoe zorgen we ervoor dat die concessies goed aligned zijn en de neuzen in dezelfde richting zetten, zodat de NS en ProRail niet allebei gaan optimaliseren op hun eigen concessie? De Staatssecretaris zegt dat de NS kan meedingen in buitenlandse aanbestedingen, mits dat niet ten koste gaat van de binnenlandse dienstverlening. Hoe gaat de Staatssecretaris dat waarborgen? We hebben gezien dat TenneT grote investeringen over de grens heeft gedaan en dat dat uiteindelijk toch effect heeft gehad op de Nederlandse belastingbetaler. Welke schotten en waarborgen hanteert de Staatssecretaris betreffende de NS en buitenlandse aanbestedingen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Wat betreft ProRail ben ik zowel aandeelhouder als concessieverlener en ik geef mezelf redelijk makkelijk gelijk in deze situatie. ProRail timmert ons spoor in Nederland nagelvast aan de grond; dat is vrij helder. Wat de NS betreft hebben we een typisch Nederlandse blauw-gele NS die voor de Nederlandse reiziger zeer herkenbaar is als «ons spoor». Tegelijkertijd werkt de NS over de grens, bijvoorbeeld in Engeland. Ik vind het belangrijk dat ik als concessieverlener de NS kan aanspreken op de publieke taak en de functie die hij heeft in Nederland. Over de andere activiteiten houd ik nauw contact met de aandeelhouder betreffende de ontwikkeling van die organisatie. Ik zal het altijd benaderen met de pet van de concessieverlener op, waarbij ik vind dat NS Reizigers in Nederland aan te spreken is op onze NS die onze reizigers vervoert, net als Arriva. Overigens werd net gezegd dat Arriva een staatsbedrijf is, maar het is een commerciële activiteit van een staatsbedrijf. Als Arriva in Nederland rijdt, is het voor onze reiziger «onze Arriva».

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zal erop letten, maar dat is nog geen waarborg. Hoe is gewaarborgd dat het eventueel mislukken van een buitenlands avontuur niet ten koste gaat van het maatschappelijk kapitaal van de NS in Nederland en geen effect heeft op het dividend?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben de concessieverlener en niet de aandeelhouder. Ik wil mijn rol van concessieverlener zuiver houden en de kwaliteit voor de reiziger waarborgen. Ik zal in gesprek gaan met de aandeelhouder om ervoor te zorgen dat er een scheiding is tussen de rol van concessieverlener en het bedrijf waarvan hij aandeelhouder is. We moeten daarover duidelijkheid verschaffen in het traject van concessieverlening en wellicht ook duidelijk maken hoe we met sturing en ordening omgaan. Ik vind dat we transparant moeten zijn over wat we van hen verwachten, niet alleen naar de Kamer, maar ook naar het bedrijf zelf. De NS is een goed bedrijf en punctualiteit is prima, maar tussen gelijk hebben en gelijk krijgen en de manier waarop de reiziger het beleeft, moet een match komen.

De **voorzitter**: Als de Staatssecretaris het gevoel heeft dat de aandeelhouder, de Minister van Financiën in dit geval, een eigenstandige positie heeft, moet de Kamer dat tijdig weten als dit een rol speelt in het debat. Dan kunnen we de desbetreffende persoon uitnodigen. Anders gaan we ervan uit dat de Staatssecretaris dit aspect ook namens het kabinet kan beantwoorden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil hiervan een punt van orde maken. Het kabinet spreekt wat de Kamer betreft altijd met één mond, dus het is lastig om met die scheiding om te gaan. In de praktijk is die er wel. Misschien kan de Staatssecretaris samen met de Minister van Financiën deze commissie nog eens informeren over de manier waarop die borging is aangebracht. Dat heeft effect op de dingen die we hier met elkaar bespreken en beslissen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik waardeer de interventie van mevrouw Van Veldhoven zeer, want het is belangrijk dat we die verschillende rollen zuiver houden en het gesprek met de Kamer aangaan. We kunnen dat betrekken bij de sturings- en orderingsdiscussie en dan kan de Kamer die twee rollen gescheiden aangeleverd krijgen. Bij het debat over de Fyra is het zowel voor de Kamer als voor mij als concessieverlener prettig wanneer dat gebeurt.

Dan kom ik op de eerlijke toegang voor alle spelers. Het hebben van meerdere spelers op het spoor vereist dat alle vervoerders onder eerlijke voorwaarden – niet-discriminerend, zoals mevrouw De Boer nadrukkelijk aangaf – gebruik kunnen maken van diensten en voorzieningen die nodig zijn om een trein te laten rijden. Voor de korte termijn ben ik op een aantal punten reeds met veranderingen gekomen. TLS maakt grote progressie in het spreken met alle vervoerders, die deels aandeelhouder van TLS zijn en deels niet. Ik verwacht dat we daar op korte termijn stappen in kunnen zetten. Ik complimenteer de aandeelhouders van TLS en de andere vervoerders met het feit dat ze samen in gesprek zijn. Het ziet ernaar uit dat ze een stap verder en dichterbij de wensen van de Kamer komen. Die gesprekken zijn niet altijd gemakkelijk geweest, vandaar mijn complimenten.

Op 4 december krijgt de Kamer hierover een technische briefing en wordt zij volledig bijgepraat over de stand van zaken. Verder gaat het over de wetgeving rondom de ov-chipkaart. De vervoerders moeten er samen uitkomen, maar als dat niet lukt, hoop ik met steun van de Kamer de wetgeving ook kwaadschiks te kunnen inzetten. Daarnaast gaat de wetgeving over de implementatie van de herschikkingsrichtlijn, betere toegang tot diensten en het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) als een platform voor concessie-overstijgende kaartsoorten. Daarnaast breid ik de wettelijke bevoegdheden van de ACM uit, zodat die de tarieven en voorwaarden van toegang van diensten en voorzieningen van de NS en TLS op efficiënte wijze kan toetsen. Voor de periode na 2025 moet in

het licht van het vierde spoorpakket opnieuw bekeken worden of verdere ingrepen noodzakelijk zijn.

De discussie die we naar aanleiding van het vierde spoorpakket aangaan, is een vrij brede. Ik wil iets zeggen over de decentralisatie, want ik merk dat die discussie weer voorbijkomt. We hebben hierover een gesprek gehad en er is toen een motie aangenomen, waarin besloten is dat niet de vier lijnen uit het rapport van de commissie-Jansen de Jonge, maar slechts twee lijnen gedecentraliseerd worden en dat er een midterm review of evaluatie komt in 2020. Ik druk de Kamer op het hart dat wij voor een consistent beleid moeten gaan. De twee Limburgse lijnen zullen aanbesteed worden. De Kamer is hierover helder geweest, maar het is de vraag of het verstandig is om tussendoor steeds de vraag op te werpen of we wel of niet gaan decentraliseren. Er is afgesproken dat er over zes jaar een nieuwe midterm review komt. Wij moeten bekijken wat wij na 2025 gaan doen. Het vierde spoorpakket dwingt ons om in de toekomst te kijken.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of de stoptrein Weert–Roermond naar de provincie Limburg kan. Ik heb daarover afgelopen maandag in het algemeen overleg MIRT al iets gezegd. De twee bekende stoptreindiensten Roermond–Maastricht en Sittard–Heerlen worden gedecentraliseerd, maar de stoptreindienst Weert–Roermond bestaat nog niet en kan dus nog niet worden gedecentraliseerd. Ik heb maandag gezegd dat ik het oordeel over de motie aan de Kamer laat, maar ook dat het belangrijk is dat er een consistent beleid gevoerd wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik erger me hier toch een beetje aan. Het is door een linkse meerderheid volledig afgeknepen en daar hoorde ik de Staatssecretaris amper bezwaar tegen maken. Ze was nog net geen mak lammetje, maar het maakte haar niets uit; ze liet het oordeel inderdaad aan de Kamer. Nu die regionalisering op het spoor weg is, zegt de Staatssecretaris dat we consistent moeten zijn. Als er iemand consistent moet zijn, is het deze Staatssecretaris wel. Het beleid was consistent en er zou een aantal regionale lijnen aanbesteed worden. Dat zou goede effecten hebben voor de reiziger. Is de Staatssecretaris alleen consistent als het haar uitkomt, of ook als het kabinet een lijn heeft ingezet die er al lag?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan me nog goed herinneren hoe ik reageerde toen die motie werd ingediend: ik adviseerde om het advies met de vier lijnen uit te voeren, maar liet het oordeel aan de Kamer. De Kamer heeft een oordeel geveld en het is belangrijk dat we daarmee verdergaan. Als de heer De Rouwe mij een mak lammetje noemt, moet hij even in het verslag teruglezen wat mijn reactie op die motie was.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zei dat de Staatssecretaris nog net geen mak lammetje was. Ik was ook bij het debat en heb gehoord hoe de Staatssecretaris zei «oordeel Kamer». Als de Staatssecretaris nu met een half verwijt naar het parlement komt, omdat bijvoorbeeld de ChristenUnie aanstipt dat er toch voordelen in zitten, en nu met een verhaal komt over consistentie, is ze wel zeven of acht maanden te laat. Ik had dat ook graag duidelijk willen horen toen haar partijgenoten een motie indienden om dat tegen te houden. Ik vind dit een verkeerde gang van zaken en zeg tegen het kabinet dat een beetje VVD-kabinet deze motie naast zich had kunnen neerleggen. Als de Staatssecretaris echt vindt dat je naar de inhoud en de feiten moet kijken, had ze kunnen zeggen: dit is het beleid dat we inzetten en daar sta ik voor. Dat had zij moeten doen, in plaats van mee te gaan met een lichte meerderheid die inconsistent was en vervolgens, als de Kamer er weer op terugkomt, met het halve verwijt van inconsistentie te komen. Dat vind ik inconsistent.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ervaar de vrijheid om hierop te reageren, simpelweg omdat ik deze week twee keer in een algemeen overleg de vraag over decentralisatie van lijnen voorgelegd kreeg.

Een aantal mensen heeft gevraagd wat we gaan doen om die big bang te voorkomen. Als we in gesprek gaan over dit pakket, is het belangrijk dat we inzetten op een lange implementatietermijn. Je kunt dat niet van de ene op de andere dag doen. Er zal duidelijkheid naar de reizigers moeten zijn. Wanneer Europa besluit tot verplichte aanbesteding, zal in Nederland verder onderzocht moeten worden welke vorm van aanbesteding het meest gewenst is. Er is gevraagd wat een traject van aanbesteding kost en ik neem aan dat dat antwoord zo nog komt. Een van de vraagstukken bij de aanbesteding is of die verschillende kavels in één keer of gefaseerd aanbesteed moeten worden en op welke wijze het vervoer op die verschillende kavels op elkaar afgestemd moet worden. Er worden meerdere varianten aangegeven en mevrouw Van Veldhoven gaf de regiovariant aan. Ik zal in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet borgen dat ik alle informatie kan opvragen die noodzakelijk is om een level playing field te waarborgen. Wat de voor- en nadelen van de verschillende kavels zijn, zal verder uitgewerkt worden als daarin een keuze gemaakt moet worden. Als het komt tot een aanbesteding voor het traject na 2025 moeten we ons realiseren dat we tijdig bespreken welke informatie we nodig hebben. Algemene overleggen en debatten met de Kamer zijn daarvoor belangrijk. Ik zeg tegen mevrouw Van Tongeren dat er dan helaas nog veel meer onderzoeken zullen volgen, maar op deze vragen moeten we tijdig een antwoord hebben om te kunnen schakelen in de aanbesteding.

De heer De Rouwe gaf aan dat er volgens de rapportage 300 miljoen bespaard kan worden. Het besparen van die 300 miljoen volgt uit de nationale impactstudie. Die baseert zich hierbij op een Europese studie, waarin vooral naar voorbeelden uit het buitenland is gekeken, waar het vervoer al is aanbesteed. Of dat uiteindelijk 300 miljoen gaat opleveren, hangt af van hoe we dat gaan invullen. Ik probeer steeds aan mijn collega's in andere landen duidelijk te maken dat wij een bijzonder dicht spoorwegennet hebben op relatief weinig grond. Dat is moeilijk te vergelijken met Frankrijk of Duitsland.

Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Veldhoven vroegen hoe we een level playing field kunnen waarborgen bij geïntegreerde en niet-geïntegreerde ondernemingen. In de voorstellen uit het vierde spoorpakket wordt onder stringente voorwaarden geaccepteerd dat vervoerders en beheerders binnen een zogenaamde holdingstructuur werken. Op basis van de voorstellen kunnen lidstaten beperkingen op de toegang tot de nationale markt opleggen aan vervoerders die deel uitmaken van de geïntegreerde holding, wanneer onvoldoende is aangetoond dat er een strikte juridische en financiële scheiding is tussen de vervoerder en de infrastructuurbeheerder binnen de holding. Ik zal nauw toezien op de voorwaarden die daarbij gesteld worden.

De heer Bashir vroeg waarom Frankrijk en Duitsland zich niet hoeven op te splitsen. Ook deze landen dienen hun netwerk van vervoer en infrastructuurbeheer in kavels op te splitsen. Wel kunnen zij hun holdingstructuur behouden, mits er een strikte juridische en financiële scheiding tussen deze onderdelen plaatsvindt. Er is gesproken over een firewall, een Chinese muur; in ieder geval over een duidelijke scheiding. Mevrouw Dik-Faber vroeg of er geen juridische risico's zijn bij het weigeren van vervoerders die ook infrabeheerder zijn. Het voorstel van de Europese Commissie maakt het mogelijk vervoerders die zelf ook infrabeheerder zijn, te weigeren. Daarnaast dienen deze vervoerders een Chinese wall in te voeren tussen vervoer en infrastructuur. Dan is helder welke vervoerders geweigerd kunnen worden, indien ze zelf ook infrastructuurbeheerder zijn. Ik verwacht dat al die zaken aan de orde komen zodra we aan de slag gaan met de invulling van een vierde spoorpakket.

Er werd gevraagd hoe je marktverstoring voorkomt als alle landen zelf kavels indelen. Ik ben er voorstander van om meer ruimte op de nationale situaties toe te passen. Daarbij is er voldoende marktspanning en zijn er toetsingscriteria. Als je in Europa gaat kijken naar kavels, kan het niet anders dan dat grensgebieden ook goed bekeken worden. Het is maar de vraag of wij in Nederland eenzelfde kavelstructuur zouden kiezen als in een ander land. Over de praktische invulling daarvan moet internationaal goed gesproken worden. We moeten met Duitsland en België heel goed bekijken hoe we dat invullen. Ook de Randstad vraagt wellicht een heel specifieke aanpak voor de invulling van zo'n kavel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De lange implementatietermijn van die big bang heeft natuurlijk ook bepaalde risico's, want het kan zijn dat partijen in andere landen dan al de markt op zijn gegaan en groot zijn geworden en dat je daardoor implementatieverschillen krijgt. Hoe staat de Staatssecretaris daartegenover? Over de kavels stel ik de open vraag aan de Staatssecretaris of zij denkt dat het zin heeft om in Europa te pleiten voor een soort toets op gelijkwaardigheid in plaats van gelijkvormigheid. Met andere woorden: dat de Commissie een eindoordeel moet geven over een voorstel voor een kavelstructuur door een land, om te bekijken of het niet te veel uit de pas loopt met andere landen in het kader van de concurrentieverhoudingen, zodat je zorgt voor een level playing field.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het lijkt me sowieso verstandig een soort commissie te hebben die daarnaar gaat kijken, want als we allemaal ons eigen feestje gaan vieren, weet je niet hoe het uitpakt. Ik zeg dit misschien een beetje laatdunkend naar Europa toe, maar we moeten goed bedenken wat de consequenties zijn van de keuzes die we maken. Ik ga ervan uit dat een commissie, een gremium, ernaar gaat kijken. Misschien lopen we praktisch wel tegen heel andere problemen aan. Ik kan me voorstellen dat er landen zijn die niet tot aan de grens, maar over de grens heen willen aanbesteden; die grenzen gaan een issue worden. De big bang en de lange implementatietijd zijn twee uitersten. Het is bij allerlei implementatietrajecten, ook op heel andere terreinen als bijvoorbeeld de jeugdzorg, de vraag of je het snel moet doen en hoe je de overlap zodanig krijgt dat je verbouwt terwijl de winkel openblijft en de klant er geen last van heeft. Dat is het allerbelangrijkste: het gaat niet alleen om mogelijke financiële winst, maar ook om winst voor de reiziger. Als die meer moet overstappen, weten we wat de effecten zijn. Daar hoeven we geen Europees onderzoek voor te doen. Tussen een big bang en een lange implementatietermijn zitten veel stappen, die we in wijsheid moeten zetten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We hebben nog tijd om erover na te denken, maar het is an sich de vraag waar Nederland in dat hele aanbestedingstraject ten opzichte van landen wil zitten en wat dat betekent voor de partijen die op die markt willen opereren. De Staatssecretaris had het over «een» commissie. Ik vraag haar of de Europese Commissie die gelijkwaardigheidstoets zou moeten uitvoeren als een land zelf een bepaalde kavelstructuur heeft gekozen, want die Commissie kan ervoor zorgen dat er geen valse concurrentie ontstaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wie het ook gaat doen, het moet altijd onder leiding van de Europese Commissie gebeuren. Op dat niveau moet goed gekeken worden naar de operatie die we inzetten. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of er een kavelindeling met zo min mogelijk overstappen mogelijk is. Zoals ik al zei, zal het opknippen altijd tot meer overstappen leiden. Het is de vraag of we dat kunnen voorkomen door bijvoorbeeld lijnen te verkavelen in plaats van gebieden. Ik ben nieuwsgierig naar mogelijke oplossingen.

Voor de kosten van een aanbesteding wordt 50 miljoen ingeschat als buitensporig hoog. Ik ben echter voorzichtig met het inschatten van aanbestedingen op onbekende trajecten. Ik heb geleerd dat je niet moet kijken naar één groot bedrag voor alles, maar naar de stappen die genomen moeten worden en vandaaruit de kosten op te bouwen. Het verschilt per aanbesteding en per kavelindeling. Ik ben geneigd te zeggen dat het voor minder zou moeten kunnen, maar steek mijn hand er niet voor in het vuur. We staan aan het begin van het traject en weten niet hoe lang het door een blokkerende minderheid vertraagd wordt. Wellicht zal 2030 in beeld komen. Ik wil met de Kamer afspreken dat we het pad en de te nemen stappen steeds gezamenlijk bekijken, zodat we geen overhaaste stappen hoeven te zetten.

Er is gevraagd of ik bereid ben om de regiomix uit het FNM-plan nader te onderzoeken. Ik vind het belangrijk dat er van deur tot deur gereisd kan worden en dat dat geoptimaliseerd wordt. Ik heb al gezegd dat ik landsdelige tafels ga inrichten. Bij alle mogelijkheden die onderzocht worden, zullen we deze ook meenemen, net als bij het MIRT. We beginnen breed en bekijken wat er moet afvallen. Liever zo dan dat we onderweg iets vergeten blijken te zijn.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of ik risico's in de transitiefase ga inbrengen in de Europese onderhandelingen. In principe ga ik alles inbrengen, vooral risico's en vragen die voor Nederland van toepassing zijn. Ik heb in de brief aangegeven welke vijf punten voor ons het allerbelangrijkst zijn in de onderhandelingen. Elke keer voordat er een bijeenkomst is, bekijk ik met de Kamer wat er ingebracht moet worden.

Dan kom ik te spreken over het onderzoek van Rebel en de vraag waarom de kostenbesparing bij de overheid terechtkomt. De overheid steekt nu via infrastructuur en regionale subsidie veel geld in het spoor en een aanbesteding kan, net als een onderhandse gunning, geld opleveren. Mijn intentie is om dat geld direct weer te investeren in datzelfde spoor.

Er is gevraagd wat het vierde spoorpakket betekent voor de afstemming van tariefsystemen. De voorstellen geven ruimte om informatieverstrekking en ticketsystemen op elkaar af te stemmen. Het onderwerp producten en tarieven is geagendeerd in het NOVB en daar zal de verdere uitwerking plaatsvinden.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe het met de motie over het Europese reserveringssysteem staat. In Europa is regelgeving in de maak voor telematicatoepassingen voor personenvervoer per spoor. Het gaat hier om reisinformatie en doorgaande tickets. Ik verwacht binnenkort een publicatie van deze Europese standaard en die komt automatisch aan de orde in de Kamer.

Op de vraag of het vierde spoorpakket gevolgen heeft voor routedwang in verband met de verbouwing van de Betuweroute heeft, kan ik zeggen dat het vierde spoorpakket niet over de capaciteitsverdeling tussen personen- en goederenvervoer gaat. De lidstaat behoudt hierin zijn vrijheid.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar verdieping van de studie voor integratie met busnetwerken. De studie heeft gekeken naar de gevolgen van de invoering van het vierde spoorpakket. Integratie tussen spoor en bus is een nationale keuze die niet voor het vierde spoorpakket wordt gewijzigd. Er is een aantal vragen gesteld over de ACM. Ik heb begrepen dat de Kamer daarover eerst een technische briefing zal hebben en daarna dit rapport wellicht weer opnieuw zal agenderen. Dat is een zeer verstandige weg, voor wat mijn oordeel hierin waard is.

Betreffende de quickscan van de ACM wordt erkend dat de situatie op de markt van het personenvervoer per spoor na de ingezette decentralisatie en marktwerking vraagt om nadere spelregels. Het gaat om TLS, de wetgeving over de ov-chipkaart, de herschikkingsrichtlijn en het NOVB. Ik lees het rapport van de ACM als dat de lijn wordt ondersteund en dat op een aantal punten verdergaande maatregelen worden voorgesteld. Zo pleit de ACM voor meer mogelijkheden voor ex-antetoezicht. Ik ben in

generieke zin geen voorstander van meer ex-antetoezicht. Ik hoop dat ik hiermee tegemoetkom aan de heer Bashir, die aangaf dat ik altijd maar meer onderzoek wil. Ik vind dat per geval bekeken moet worden wanneer dat nodig is en wat je dan wilt doen. We moeten die oplossingen en interventies kiezen die passend zijn voor gesignaleerde knelpunten. Voor TLS introduceer ik wel mogelijkheden van toezicht. Ten aanzien van de toegang van diensten en voorzieningen op de stations ga ik bij de implementatie van de herschikkingsrichtlijn de mogelijkheid bezien of de ACM vooraf de tariefstructuur en voorwaarden kan toetsen. Tevens wordt de NS verplicht via een netwerkverklaring per station transparant te maken welke tarieven en voorwaarden worden gehanteerd. Tot slot moet er een toekomstvaste oplossing komen voor de verdeling van de vervoersopbrengsten tussen de vervoerders. Daar hebben enkele Kamerleden vragen over gesteld.

Mevrouw De Boer vroeg hoe ik een speciale behandeling van de NS kan voorkomen. De implementatie van de herschikkingsrichtlijn verbetert de toegang tot diensten en voorzieningen. Voor de NS geldt dat ze deze diensten boekhoudkundig gescheiden houdt en vanuit een aparte afdeling moet aanbieden. De prijzen zijn op kosten gebaseerd. De ACM houdt hier toezicht en dat vind ik voldoende om een eerlijke toegang te borgen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Volgens mij zegt de herschikkingsrichtlijn dat je dat moet gaan scheiden als er sprake is van een onevenredig grote machtspositie van een van de partijen. Ik weiger deze Staatssecretaris met haar redelijk liberale opvattingen te zien als de beschermvrouwe van de NS en vraag mij af of we toch niet een stapje verder moeten gaan dan een netwerkverklaring. Die partijen en overheden blijven namelijk nog steeds afhankelijk van wat de NS zou willen geven. Ik zie het als een opdracht voor deze commissie om daar in gesprekken met de ACM wat dieper op in te gaan. Ik zie niet dat dit voldoende is, los van een EU-marktverordening voor concurrentie op het spoor. Iedereen trekt zich terug achter zijn eigen dijk en niemand kijkt naar de goede dingen die het heeft opgebracht. We moeten een transparante markt hebben, in het belang van de reiziger. Ook andere partijen moeten toegang hebben tot bepaalde diensten en voorzieningen om een betere kwaliteit te kunnen leveren dan nu het geval is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Over TLS heb ik al wat gezegd. Ik verwacht op korte termijn daarop terug te komen bij de Kamer. Door de herschikkingsrichtlijn kan de ACM ambtshalve toezicht houden op de toegang tot diensten en voorzieningen. Nu is dat alleen bij klachten, maar de toekomst zal er anders uitzien. De ACM houdt toezicht op de weigering van toegang tot een dienst. Daarnaast onderzoek ik of de ACM vooraf tarieven op stations moet toetsen. Ik vind dat een belangrijk voorbeeld. Er zijn verschillende stations: stations met één gebruiker zoals de NS of Arriva en stations met gedeeld gebruik. Ik vind het van belang dat de toegang tot diensten en voorzieningen op stations goed wordt geregeld. Er moeten maatregelen genomen worden om non-discriminatoire toegang tot diensten en voorzieningen op de stations in basis te waarborgen. Ik wil een differentiatie aanbrengen in de bedieners van een station. Ik heb begrepen dat er 120 stations zijn die niet door de NS bediend worden, waarvan er minder dan tien een stationsgebouw hebben. Daar moet naar gekeken worden. Ik wil splitsen en differentiëren in het gebruik van stations en ben bereid de Kamer voorstellen te doen over hoe we dat kunnen gaan inrichten, zodat een niet-NS-vervoerder zijn bemande loket op een goede plek kan neerzetten. Ik vind dat dat los moet staan van de eigenaar van het station. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of ik daarop kan terugkomen en dat zal ik doen.

De **voorzitter**: Kan de Staatssecretaris aangeven op welke termijn ze met dat voorstel zal komen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil dat koppelen aan de ordeningsdiscussie en de spooragenda. Over de ordening en de Lange Termijn Spooragenda zou ik de Kamer iets toesturen en ik vraag om dat te mogen integreren. Er komen steeds meer vragen over het ACM-rapport en de weg die we volgen om de verschillen kleiner te maken. De NS mag in de bewoordingen van de Kamer niet in de positie komen dat het bedrijf macht kan uitoefenen. Ik denk dat de ACM niet zal zeggen dat de NS een machtspositie heeft, maar dat de kaders zodanig zijn dat dat zou kunnen. In het belang van de reiziger mogen er geen machtsposities ontstaan. Wel zie ik dat de klant zeer tevreden is over de stations waar de NS zit en de inrichting doet, dus ik zeg niet dat het slecht gaat. Ik vind alleen dat we naar elke vervoerder die een station bedient, moeten kijken, naar de scheiding tussen station en stationsgebouw, en naar een of meer vervoerders. We moeten een differentiatie aanbrengen in hoe we met elkaar omgaan, waarbij een non-discriminatoire beleid gevoerd zal worden.

De **voorzitter**: Het lijkt me een goed voorstel om het te integreren, maar die brief is qua tijd nog niet nauwkeuriger geplaatst dan ergens in het eerste kwartaal. Kan de Staatssecretaris al nauwkeuriger aangeven wanneer de Kamer die brief tegemoet kan zien?

Staatssecretaris **Mansveld**: Over de Lange Termijn Spooragenda zullen we een heel lang algemeen overleg hebben, want dat wordt een groot document. Einde eerste kwartaal is dat document toegezegd en het is geborgd dat dat gaat gebeuren. Sturing en ordening zou ik aan elkaar willen blijven koppelen, want ik zou het vervelend vinden als we sturing en ordening voor de inhoud bespreken. Het zal tegelijk komen, om te voorkomen dat we de discussie verkeerd om voeren. Dit heb ik al eerder bepleit en ik weet dat de Kamer mij hierin steunt.

De **voorzitter**: Dan is wel de lucht uit de planning, want het definitieve voorstel over de concessie moet voor de zomer besproken worden. Einde van het eerste kwartaal is echt de deadline.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de hoofdlijnen voor de stations besproken en toegezegd dat ik terugkom op eigendom, kosten en non-discriminatoire gebruik van stations in een differentiatiemodel. Mevrouw De Boer heeft gevraagd waarom ik diensten en voorzieningen niet nader invul en vond alleen een netverklaring niet voldoende. Er wordt een AMvB uitgewerkt voor diensten en voorzieningen en bijlage 2 van de richtlijn, waarin de toegang tot passagiersstations, gebouwen en andere voorzieningen terug te vinden zijn, wordt overgenomen in de Nederlandse regelgeving. Voor stations stel ik in aanvulling daarop de netverklaring op stations met tarieven en voorwaarden voor. Ik onderzoek nog of de ACM een rol krijgt in het vooraf toetsen. Ik weet dat de Kamer het belangrijk vindt dat er vooraf getoetst wordt op non-discriminatoire beleid. Mevrouw De Boer kijkt mij met een rimpel in haar voorhoofd aan. Ik wil geen interruptie uitlokken, maar ...

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zo'n netverklaring is volgens mij in feite niet meer dan transparantie geven. Daarmee garandeer je nog steeds niet dat er onafhankelijke toegang is; gegarandeerde toegang tot al die bijkomende diensten en voorzieningen op dezelfde wijze voor de verschillende vervoerders. In Duitsland is het anders geregeld en hebben ze daarvoor een aparte organisatie binnen het vervoer. Het valt allemaal onder DB, maar het is daar meer gescheiden. Hier laten we het toch weer diezelfde NS doen middels een netverklaring, terwijl die in Duitsland door een

andere instantie wordt afgegeven. Ik heb hier toch een beetje moeite mee. Als we het anders gaan organiseren binnen de NS, zijn we op de goede weg, in plaats van het steeds door dezelfde grote vervoerder op het spoor te laten doen. Dat kan misschien binnen het hele conglomeraat. We moeten er ook met de ACM over spreken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zeg mevrouw De Boer toe dat ik verder zal kijken dan een netverklaring bij het in beeld brengen van hoe we dat kunnen organiseren per onderwerp. Ik zal bekijken hoe we al deze zaken kunnen regelen voor stations, voor TLS, waarmee ik al ver op weg ben, en voor het NOVB.

Mevrouw De Boer heeft nog een vraag gesteld over TLS en de 100 miljoen aan gemaakte kosten voor de ov-chipkaart. De herpositionering van TLS is een belangrijk onderdeel. Ik vind dat dat met alle vervoerders geregeld moet worden. De eerste stap in de herpositionering is het opzetten van een nieuwe governance rondom TLS. Om de nieuwe governancestructuur mogelijk te maken moet er een herpositionering van eigenaarschap plaatsvinden. Samen met partijen wordt gekeken naar mogelijke financieringsdiscussies. Die gesprekken vinden ook plaats, want iedereen snapt dat het daarover gaat. Dit is onderdeel van de afspraken die vervoerders aan het maken zijn en ik zeg toe dat de Kamer volgende week bij de technische briefing op de hoogte wordt gesteld van de stand van zaken. Daarna zal ik zo spoedig mogelijk aan de Kamer laten weten hoe een en ander vormgegeven wordt.

Meerdere Kamerleden hebben gevraagd of ik bereid ben om de markt voor de vervoersdata open te stellen en welke data ik beschikbaar wil stellen. Ik wil vooropstellen dat het van groot belang is dat data beschikbaar worden gesteld. Ik zeg dit in zijn algemeenheid en kom nog specifiek op de ov-chipkaartdata. Ik zeg altijd: doet u mij maar alle informatie, dan kijk ik zelf wel wat ik nodig heb. Zo werkt dat niet altijd, want het gaat ook om privacygevoelige informatie. De vraag is wat nodig is en hoe je de kaders daaromheen borgt, waaronder die van de privacy. Dat vind ik in zijn algemeenheid het belang van data: die moeten niet onnodig overal liggen, want ze kunnen ook over onszelf gaan. Ov-data kunnen voor meerdere doelen gebruikt worden: door concessieverleners voor modelstudies of het verbeteren van concessievoorwaarden, door vervoerders voor beter inzicht in de vervoersstromen en door reizigers om met relevante reisinformatie hun reisgemak te verbeteren. Welke data voor welk doeleinde beschikbaar worden gesteld, moeten we met elkaar bepalen. Daarvoor is een zorgvuldig traject vereist; ik heb net al gewezen op de privacy. Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Veldhoven hebben het heel vaak over de open data. Ik zal aangeven wat mijn inzet is met de nieuwe sturingsaanpak van het ov-betaaldomein. In de hoofdlijnennotitie wetgeving ov-chipkaart heb ik aangegeven dat ik in de wetgeving een grondslag opneem die het Rijk de bevoegdheden geeft om regels te stellen rond de beschikbaarheid van ov-chipkaartdata. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wetgeving bekijk ik of er al eerder afspraken te maken zijn met de vervoerspartijen over de beschikbaarheid van de data via het gezamenlijk overleg in het NOVB. Ik ben hierover in gesprek met de decentrale overheden en zal op korte termijn het gesprek aangaan met de vervoerders. Ik zal in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet meer transparantie van de NS eisen en daarbij rekening houden met de aanbevelingen van de commissie-Kuiken.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de stelling van de FNM dat, ondanks de ACM-voorschriften, de tarieven voor reisinformatie van de NS met tientallen procenten omhooggaan. De ACM kan handhavend optreden indien de NS zich niet houdt aan de afspraken die bij de overdracht van de reisinformatie met de ACM zijn gemaakt. Het is mij bekend dat de kostengeoriënteerde tarieven voor 2014 leiden tot een stijging van de tarieven voor de regionale vervoerders. De vervoerders zijn onderling met

elkaar in gesprek en het streven is om er in december uit te komen. Ik monitor dat en bekijk wat er gebeurt. Zo nodig zal ik daar een gesprek met de vervoerders over hebben. Ik vind dat de vervoerders vaker om tafel moeten om er samen uit te komen, want we moeten niet steeds hoeven te vertellen wat er moet gebeuren. Uiteindelijk moeten de vervoerders dat onderling afspreken. Met het regionaal overleg met decentrale overheden hoop ik daar een bijdrage aan te leveren. Soms ben ik niet aardig tegen vervoerders, omdat ze niet aardig tegen elkaar zijn. Soms ben ik heel aardig, als het ze gelukt is om een stap verder te komen. Men weet dat ik niet loslaat; dat kan simpelweg niet omdat de Kamer als hoogste orgaan mij vertelt wat ik op dit punt moet gaan doen. Daarin voel ik me zeer gesteund.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom ik in beroep ga tegen het besluit van de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft haar nieuwe bevoegdheid op basis van de herschikkingsrichtlijn gebruikt en de Nederlandse regering heeft beroep ingesteld bij het Gerecht van Eerste Aanleg tegen het uitvoeringsbesluit, omdat Nederland van mening is dat de Commissie zich ten onrechte bevoegd acht om de artikelen buiten toepassing te verklaren. De Europese Commissie start geen reguliere ingebrekestelling, maar heeft gezegd dat die wet eruit kan. Ik denk dat de Commissie slechts bevoegd is om bepaalde specifieke maatregelen van nationale autoriteiten buiten werking te stellen en daarom ben ik in beroep gegaan tegen het besluit van de bevoegdheid van de Europese Commissie.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Ik stel voor dat de leden in tweede termijn anderhalve minuut krijgen om hun inbreng af te ronden. Als we geen interrupties meer plegen, houden we tijd over voor de beantwoording van de Staatssecretaris.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Het is belangrijk dat de Staatssecretaris een perspectief heeft geschetst van de onderhandelingen met andere Europese landen die zij gaat inzetten om deze plannen van tafel te krijgen. Het is goed om daarbij vooral de coalitie te zoeken van de landen die hier markt willen veroveren, namelijk Frankrijk en Duitsland. Die hebben er een behoorlijk belang bij hoe een infra in elkaar zit in relatie met de vervoerder die daar rijdt. Dat belang kan wellicht versterkend werken op het belang dat wij hebben. Daarbij vraag ik de Staatssecretaris nog eens te beschouwen hoe zij de mogelijkheid beziet om voor Nederland een uitzonderingspositie te krijgen, dus de eisen voor aanbesteding op te rekken qua kilometers of omvang van het net. Een aspect dat vandaag onderbelicht is gebleven, is de procedure die loopt in het Europees Parlement. De stemmingen zijn daar uitgesteld, want er zijn 2.000 of 3.000 amendementen ingediend. Dat is ook voor Europa ontzettend veel. Hoe zal het daar verdergaan? Ik kan de Staatssecretaris verzekeren dat ik alle contacten met onze zusterpartijen in andere landen zal aanwenden om eenieder zijn vertegenwoordigers in het Europees Parlement te laten bellen om dit plan zo veel mogelijk van tafel te krijgen, daar waar het kan de eisen op te rekken en vooral rekening te houden met de verschillen op het spoor in Europa. Dat is tevens een handreiking naar de heer De Rouwe. Je kunt hiervoor geen sweater maken volgens het principe van «one size fits all», want die gaat in Nederland knellen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Het debatje in de eerste termijn ging erover dat we allemaal achter ons eigen dijke zitten en ik vind de weerstand tegen concurrentie op en om het spoor jammer. Ik heb er wel alle begrip voor, want er zijn inderdaad voorbeelden van gevallen waarin het minder goed werkt, maar ik zou met elkaar willen kijken naar de voordelen die het gegeven heeft op bepaalde plekken in het land. We

moeten daar niet voor wegllopen. Misschien is het nog wel mogelijk om op een aantal lijntjes wat concurrentie te willen. Ik vind het heel jammer dat we dan allemaal weer in ons eigen archief kijken en met gelegenheidsargumenten komen om ons te verschuilen achter ons principiële standpunt. Het gaat maar om één ding en dat is de reiziger. Ja, de VVD is er inderdaad voor dat de NS het hoofdrailnet nog tien jaar gaat doen en dat hebben we vastgelegd in het regeerakkoord. Ja, we zijn voor meer concurrentie in de toekomst en we willen ons daarop voorbereiden, want tien jaar zijn zo om. Ik weet niet in hoeverre het vierde spoorpakket er zal komen binnen Europa. Ik heb er ook mijn kanttekeningen bij. Als je Nederland in drie kavels gaat opknippen en Duitsland ook, dan krijg je totaal onvergelykbare grootheden. Dat kan helemaal niet. De Chinese wall die in Duitsland blijft bestaan, blijf ik onjuist vinden. Je kunt scheiden wat je wilt, maar het blijft één bedrijf en dat zal echt niet toestaan dat er meer concurrentie op het spoor komt dan nu het geval is. We moeten er waakzaam op zijn dat we een level playing field hebben, voordat we toe kunnen naar een Europese spoormarkt waarbij we veel meer kunnen gaan aanbesteden. Ik vind niet dat de NS broodjes moet gaan smeren, maar dat het een van de vijf grootste spoorbedrijven van Europa moet gaan worden. Die ambitie moeten we hebben. Ik ben blij met de toezegging dat we verder gaan kijken naar het gedifferentieerd gebruik van stations. De vervoerders moeten daarbij meer zeggenschap krijgen. Tot slot ben ik blij met de toezegging dat we betreffende de netverklaring gaan bekijken hoe we moeten omgaan met die bijkomende diensten en voorzieningen. We kunnen het hier vandaag allemaal niet bedenken en het is goed het debat daarover nogmaals te voeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Uit de interrupties blijkt dat we het niet altijd eens zijn, maar dat hoort erbij en daarvoor zit je in de oppositie. Het was wel constructief en onze insteek is dezelfde als die van de Staatssecretaris: omarm de plannen met een komma. Ook wij zien die komma's, maar dit debat wordt nog vervolgd, dus dat komt wel terug. Je moet in dit dossier oppassen dat de angst niet regeert. Ik hoor de heer Hoogland zeggen: kijk hoe de Fransen en Duitsers Europa overnemen. Dat is vanuit angst. Ondertussen doet de NS ontzettend veel in Duitsland en Engeland en gaat men zelfs kantoren openen in Scandinavische landen, dus laten we gewoon trots zijn op een NS, die in de toekomst misschien een sterke positie in Europa kan krijgen, juist doordat we de markt meer ruimte geven. Net als op de weg, in de lucht, bij de binnenvaart: de overheid is eigenaar van de infrastructuur, maar degenen die erop rijden, vliegen of varen, hoeven niet per se ambtenaren te zijn. Dit debat wordt vervolgd. De Staatssecretaris is in beroep gegaan tegen het personenvervoer op het internationale spoor hier. Dat heeft volgens mij geen opschortende werking, dus moet er nu gehandeld worden. Tot hoever gaat de Staatssecretaris door? Tot er een boete wordt opgelegd door de Europese Commissie?

Ten slotte verbaas ik me over de angst voor het overstappen. Als ik met de NS ga, moet ik ook heel vaak overstappen. Ik ben er geen voorstander van om het straks in vieren te knippen, dat vind ik veel te grof, maar de richting snap ik. Als je gaat opdelen, moet je doorgaande routes behouden. Laten we van die angstbeelden afstappen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor deze complete beantwoording van de vragen. Dat mag wel een keer gezegd worden. Zoals uit mijn bijdrage bleek, kan ik vandaag niet zeggen dat wij helemaal voor het vierde spoorwegpakket gaan of juist niet. We hebben nog te veel vragen. We zien risico's, vooral in de transitieperiode, maar we zien zeker ook kansen. De ChristenUnie kiest voor de reiziger. Ik heb benadrukt dat we toe willen naar een Programma

Hoogkwalitatief Spoorvervoer in plaats van een Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, want de kwaliteit voor de reiziger staat voorop. Ik wil in de impactassessment veel meer aandacht voor de kansen voor de regio en de aansluiting met het regionale busnetwerk. De Staatssecretaris zei dat dat geen onderdeel is van het vierde spoorpakket en dat weet ik, maar we moeten wel bekijken wat het vierde spoorpakket aan kansen biedt voor de bereikbaarheid in de regio's. Ik hoor de Staatssecretaris heel veel mitsen en maren plaatsen bij wat de commissie-Kuiken heeft geadviseerd. We moeten het nu gewoon doen. Limburg loopt komend jaar tegen de concessieverlening aan. Daar zijn open data voor nodig. Weert-Roermond is een spoor waar gewoon een intercity rijdt en het verzoek aan de Tweede Kamer is om daarnaast een regionale spoorlijn te laten rijden. De PvdA en SP in de Statenfractie willen dat ontzettend graag en ik doe bij dezen een beroep op mijn collega's in de Tweede Kamer.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dat laatste gaat om elektrificatie; dat wil de SP graag. De SP-fractie had gevraagd om een actieve houding van de Staatssecretaris. Ik constateer dat ze eigenlijk twee agenda's hanteert: aan de ene kant zegt ze te strijden tegen de verplichte aanbesteding en het opknippen van het spoor en aan de andere kant denkt ze actief mee met Europa. De Staatssecretaris onderzoekt zelfs wat de impact zou zijn van het vierde spoorpakket en hoe dat straks op een goede manier kan landen. Ik had de Staatssecretaris gevraagd om een actieve lobby tegen het spoorpakket en vraag haar om erop in te gaan hoe we dat de komende tijd als Kamer en als land gaan merken. In dat kader mis ik dan ook de negatieve effecten van het vierde spoorpakket, die de Staatssecretaris als argumenten kan aanvoeren. Ik heb gewezen op het extra overstappen. Volgens historische gegevens van de NS zal straks een op de drie reizigers afhaken als men veel te vaak moet overstappen. Dat aspect is niet meegenomen in het onderzoek, maar wel allemaal luchtfietseriej, zoals die 300 miljoen die het vierde spoorpakket zogenaamd zou opleveren, maar die gebaseerd is op drijfzand. De NS kreeg in de jaren negentig 20% subsidie en levert nu 10% op, dus dat is een besparing van 30%. Dat is 500 miljoen euro, dus meer dan de 300 miljoen die zogenaamd in de boeken staat. De NS levert dus al meer op dan de onderzoeken uitwijzen. De NS heeft al heel veel aan efficiency gedaan. Die argumenten kan de Staatssecretaris in Europa gebruiken om zich te keren tegen het vierde spoorpakket. Hoe gaat de Staatssecretaris dat doen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik roep de Staatssecretaris op om slim te anticiperen. We kennen de inzet van de Staatssecretaris. Dat was niet onze inzet, maar we begrijpen dat er een Kamermeerderheid voor was. Ik roep haar op om zich goed voor te bereiden om op tijd te kunnen meepraten over constructieve oplossingen. Ik denk dat Nederland als spin in het web veel meer invloed heeft dan als muurbloempje of als fly on the wall. We kunnen dan veel meer voor Nederland binnenhalen, dan wanneer we te lang blijven hangen in een zoektocht naar een blokkerende minderheid die zich misschien niet zal aftekenen. Stap op tijd over, zeg ik tegen de Staatssecretaris. We zijn het met elkaar eens dat het belangrijk is dat er een gelijkwaardigheidstoets komt op de kavels. We moeten dat in Europa goed borgen om dat level playing field te garanderen. Als de Staatssecretaris dat kan bevestigen, hoef ik er geen motie over in te dienen. Ik vraag de Staatssecretaris of ze in ieder geval, in het kader van breed beginnen met het ontwikkelen van ideeën, een kaveldeling wil ontwikkelen die overstappen minimaliseert. Nu moet je ook af en toe overstappen, maar laten we dit idee inderdaad ontwikkelen als een van de varianten en bekijken hoe die uitpakt in relatie tot de andere. Ik dank de Staatssecretaris voor de toezegging om ook de regiomix te onderzoeken.

Mijn vraag of de Staatssecretaris de transitiekosten in kaart kan brengen, inclusief de terugverdiendtijd en eventuele maatregelen die genomen kunnen worden om die transitiekosten te verminderen, is nog niet beantwoord. Ook vroeg ik waarop de Staatssecretaris haar aanname baseert dat de wettelijke regels van overgang van personen en materieel bij een grotere schaal niet meer mogelijk zouden zijn, en wat het opsplitsen van het spoornetwerk voor de dienstverlening op niet-winstgevende delen betekent. Als er vandaag geen ruimte meer is om dat te beantwoorden, mag het wat mij betreft ook schriftelijk, zodat we het bij het volgende debat kunnen betrekken. Ik kijk uit naar de debatten die we nog zullen hebben, onder andere over ordening, want daar spelen ook heel veel dingen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft al mijn vragen beantwoord, waarvoor dank. Vanuit GroenLinks is er steun voor de route van de Staatssecretaris om te proberen die blokkerende minderheid te vinden. Ik deel met D66 de mening dat we, als we zien dat het niet gaat lukken, zo veel mogelijk moeten anticiperen op de komst van dat vierde spoorpakket en het voor Nederland zo gunstig mogelijk moeten zien te krijgen. De VVD had het over gelegenheidsargumenten. De VVD zegt bij milieu- en natuurbeleid vaak dat Nederland veel kleiner en dichter bevolkt is en lager ligt, zodat niet dezelfde eisen voor ons kunnen gelden, maar hier kan dat blijkbaar wel. Bij de KLM wordt vaak gezegd dat het Europees beleid zich daartoe niet moet uitstrekken, onder andere wat betreft CO₂-compensatie, maar voor de NS is het opeens wel goed om de tucht van de markt te voelen. Verder steun ik net als de Staatssecretaris dat ticketsysteem, waarmee je net zo makkelijk een spoorkaartje naar Rome kunt kopen als een veel vervuilender vliegticket.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met de vraag over slim anticiperen. De heer Bashir vraagt of ik twee agenda's hanteer. Er zitten gewoon stappen in die we moeten zetten en je hoeft het antwoord daarop niet af te wachten alvorens op weg te gaan naar de volgende stap. Het is namelijk nog maar de vraag of wij een blokkerende minderheid krijgen. Als dat niet lukt, ontstaat een situatie waarin wij aan tafel willen zitten. Ik wil wel dat we onze ideeën over de manier waarop we het in Nederland willen regelen, kunnen inbrengen. Uitzonderingsposities in Europa zie ik niet zo vaak, hoogstens uitstelmogelijkheden. Ik denk niet dat ik een meerderheid op die weg krijg, dus het is belangrijk dat we verankeren dat er bijvoorbeeld variatie in kavels komt.

Dan kom ik specifiek op de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Ik vind dat de gelijkwaardigheidstoets in Europa moet gebeuren, maar ook dat we die nationaal moeten doen om te bekijken wat de mogelijkheden van opknippen zijn. Dat worden in Nederland heel ingewikkelde vraagstukken, meer dan in andere landen. In Denemarken hebben ze bij de aanbesteding van ERTMS het land heel eenvoudig in twee kavels opgesplitst, maar bij ons wordt dat al snel heel ingewikkeld. Op die manier moeten we ermee omgaan: eerst zelf kijken naar de gelijkwaardigheid van de varianten als een soort mini-MIRT-project, daarna bekijken of dat ook Europees gebeurt, want dan hebben we weer een heel ander belang.

Dus het klopt, zeg ik tegen de heer Bashir, dat we soms parallelle wegen bewandelen. Voor het geval dat we die blokkerende minderheid niet halen, zullen we moeten blijven schakelen en met andere landen in gesprek moeten zijn, met name met Duitsland en België. Die grenzen aan ons land en hebben wellicht belangen in ons land, en misschien hebben wij dat ook in die landen. Deze parallelle trajecten moeten we lopen vanuit het gezichtspunt dat ik voorstander ben van het maken van een eigen keuze.

De PvdA vroeg hoe het verder gaat met die 2.000 à 3.000 amendementen. Ik heb inderdaad begrepen dat de stemming niet doorgaat. Ik zou niet

weten hoe je die amendementen allemaal moet verwerken, maar dat is een praktisch probleem. De stemming is uitgesteld tot 17 december en ik weet niet of ze dan wel gaan stemmen en ook niet of er compromissen zijn bereikt en hoe het Europees Parlement verdergaat. Uitstel van de stemming in het Europees Parlement heeft geen gevolgen voor het tempo van de behandeling van de voorstellen in de Europese Raad, dus er gaan waarschijnlijk parallelle trajecten lopen. Ik heb gehoord dat dit in juni voor het eerst wordt geagendeerd in de Raad. Dat zal een consultatieronde zijn en ik zal mijn best doen om gelijkgezinden te vinden. Als er geen gelijkgezinden zijn, zal ik uitzoeken waarom niet en waar hun belangen dan wel liggen. Op de uitzonderingspositie van Nederland ben ik al ingegaan. Je ziet in Europa dat wel uitstel wordt verleend, maar dat uitzonderingsposities niet wenselijk zijn.

De heer De Rouwe zei dat er geen opschortende werking was en vroeg hoever ik erin ga. Het klopt dat er geen opschortende werking is. De nationale regels zijn nu buiten werking en ik wacht de uitspraak van het Europese Hof af, voordat ik bekijk hoe ik verderga. De Europese Commissie kan geen boete opleggen.

Mevrouw Dik-Faber sprak nog een keer over de open data. Daar had ik in eerste termijn al op geantwoord.

De heer De Rouwe heeft het woord angst gebruikt in relatie tot overstappen. Bij de komst van verschillende kavels zijn er wellicht mogelijkheden om zaken anders te organiseren. We gaan van breed naar smal en we moeten goed kijken naar onze nationale kavelwensen, zodat we beslagen ten ijs komen. Ik ben over het algemeen niet geneigd vanuit angst te denken.

De heer Bashir gaf aan dat negatieve aspecten, zoals het overstappen, niet in het onderzoek staan. Overstappen is wel als een van de nadelige effecten genoemd in het onderzoek.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog de vraag hoe wij gaan merken dat de Staatssecretaris zich actief gaat inzetten. Er zijn heel veel argumenten genoemd en in de stukken te vinden, die de Staatssecretaris kan gebruiken in Europa. Hoe gaat zij die argumenten de komende tijd naar voren brengen? Ik zie dat de Staatssecretaris zich vooral richt op wat we moeten doen als het straks fout gaat, maar zover zijn we nog niet; we hebben wellicht nog wel kans om een blokkerende minderheid te vinden. Daarbij is van belang dat de Staatssecretaris alle middelen inzet om dat te bereiken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een terechte vraag. Misschien moeten we ook gaan kijken naar niet-gelijkgestemden voor het vinden van een blokkerende minderheid. We kunnen ook kijken of er belangen in een ander land zijn, die wij kunnen steunen in ruil voor steun voor wat wij willen. We zijn daar actief mee bezig en ik heb groot vertrouwen in ons ambtelijk apparaat hier en in Brussel. Daarom worden er parallel verschillende lijnen gevolgd. Ik merk in zowel de Transportraad als de Milieuraad dat Nederland zeer serieus genomen worden. Dat is het belangrijkste.

De **voorzitter**: Mijn suggestie is om bij de oplegnotitie voor de komende Transportraad dit punt mee te nemen. Dit is een mooi voorschot op de discussie daar.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat spreken we af over de reizigersinfo, die alle partijen en de aanbestedende overheden zouden moeten hebben? We hebben straks de aanbesteding van twee lijnen in Limburg en daar moeten de partijen die willen inschrijven ook over de informatie beschikken over reizigersaantallen, punctualiteit enz. Die informatie moet er dan zijn, anders kun je niet op een juiste manier inschrijven. Kan de

Staatssecretaris toezeggen dat dat van tevoren geregeld wordt? De achterliggende vraag is hoe we in zijn algemeenheid gaan regelen dat al die twintig aanbestedende overheden over die informatie kunnen beschikken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is ja. Hoe we het gaan doen, daar moet ik verder naar kijken. Ik kan al wel zeggen dat de NS al decentraal neerlegt hoe men daar wil gaan rijden: betreffende die informatie worden al bewegingen gemaakt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat laatste antwoord scheelt waarschijnlijk een VAO. Ik had ook de vraag hoe we ervoor zouden zorgen dat dat bij de aanbesteding goed geregeld is. De Staatssecretaris zegt toe dat ze het gaat regelen en ik neem aan dat ze ons daarover informeert. Ik neem aan dat de Staatssecretaris besloten heeft mij schriftelijk te informeren over de vragen die nog niet beantwoord waren. Ik ontvang daar graag een bevestiging van.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is ja.

De **voorzitter**: De volgende toezeggingen zijn gedaan.

- Uiterlijk aan het eind van het eerste kwartaal van 2014 stuurt de Staatssecretaris de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda inclusief de inzet op sturing en ordening en informatie hoe zij met de stations omgaat.
- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over de insteek voor de bijkomende diensten en voorzieningen, waarbij zij verder kijkt dan de netverklaring van de stations. Ik stel voor dat te bundelen in diezelfde brief en dat daarin ook de schriftelijke beantwoording van de vragen van mevrouw Van Veldhoven wordt meegenomen.
- De Kamer wordt geïnformeerd door de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van I en M vanuit hun rol als respectievelijk aandeelhouder en concessieverlener van de NS over de wijze van borging dat buitenlandse activiteiten niet ten koste gaan van de maatschappelijke taak in Nederland.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er waren nog twee kleine toezeggingen dat de kavelindeling op basis van zo weinig mogelijk overstappen en een regiomix ook onderzocht zouden worden.

De **voorzitter**: Kan dat in die ordeningsbrief worden meegenomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is nog wel ver weg. Ik zal mijn toezegging niet vergeten, maar het kan niet binnen enkele maanden gebeuren. We moeten bekijken hoe dat zich ontwikkelt. Ik zal pleiten voor de gelijkwaardigheidstoets in Europa, maar we moeten die in ieder geval ook nationaal doen om te bekijken welke mogelijkheden er zijn.

De **voorzitter**: Het zou goed zijn om dan in die brief van eind maart wel de stand van zaken mee te nemen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb behoefte om een VAO aan te vragen.

De **voorzitter**: Dat is bij dezen genoteerd. We zijn aan het einde van dit algemeen overleg gekomen en de liefhebbers van het ov kunnen om 18.00 uur in deze zaal terecht voor een algemeen overleg over de Waddenveren.

Sluiting 17.27 uur.